ÅBO AKADEMIS FÖRLAG – ÅBO ACADEMY PRESS

FARTYGETS SKICK OCH EGENSKAPER. EN BEFRAKTNINGS-RÄTTSLIG STUDIE

av

HANNU HONKA

Åbo
1959

FARTYGETS SKICK OCH EGENSKAPER. EN BEFRAKTNINGSRÄTTSLIG STUDIE

FARTYGETS SKICK OCH EGENSKAPER. EN BEFRAKTNINGSRÄTTSLIG STUDIE

av

HANNU HONKA

With a summary in English:
The Condition and Characteristics of
the Chartered Ship

AKADEMISK AVHANDLING
som med tillstånd av juridiska fakulteten vid Turun Yliopisto (Åbo universitet) framläggs till offentlig granskning i auditorium 1 i Calonia lördagen den 26 augusti 1989 kl 12

ÅBO 1989

ÅBO AKADEMIS FÖRLAG - ÅBO ACADEMY PRESS

FARTYGETS SKICK OCH EGENSKAPER. EN BEFRAKTNINGSRÄTTSLIG STUDIE

av

HANNU HONKA

With a summary in English:
The Condition and Characteristics of
the Chartered Ship

ÅBO 1989

ÅBO AKADEMIS FÖRLAG - ÅBO ACADEMY PRESS

CIP Cataloguing in Publication

Honka, Hannu

Fartygets skick och egenskaper : en befraktnings rättslig studie / av Hannu Honka. - Åbo : Åbo Akademis förlag, 1989.
Diss. : Turun Yliopisto. - Summary.
ISBN 951-9498-51-6
UDK 347.794:656.612(043)

ISBN 951-9498-51-6

Kirjapaino Grafia
Åbo 1989

TILL JANE, TIMO OCH JENNY

FÖRORD

Sjörätten har alltid intresserat mig på grund av dess internationella karaktär och rikliga frågeställningar. Professor Sjur Braekhus gav mig idén till ämnet för doktorsavhandlingen, men redan i ett tidigare skede hade det stått klart för mig att jag ville behandla ett avtalsrättsligt spörsmål.

Jag har haft lyckan att erhålla stöd både från min hustru Jane och från vänner och kolleger. Ett särskilt tack vill jag rikta till vännen, professor Peter Wetterstein. Han har läst igenom det av mig framlagda manuskriptet och framkommit med värdefulla kommentarer. Jag vill även tacka professor Braekhus för alla de konstruktiva råd och anvisningar jag erhållit i samband med mina besök till Nordisk Institutt for Sjørett i Oslo.

Rättsvetenskapliga institutionen vid Åbo Akademi har varit en angenäm forskningsmiljö. Professor Allan Rosas' kamratskap värdesätter jag särskilt.

En påstötning för arbetets påbörjande fick jag genom ett av Nordisk institutt for Sjørett beviljat forskarstipendium. Jag vill tacka institutet för detta. Tack för erhållna stipendier riktas även till Stiftelsens för Åbo Akademi forskningsinstitut, som bl.a. gjorde ett besök på Institute of Advanced Legal Studies i London möjligt, Sjöfartsstiftelsen och Svenska kulturfonden.

På grund av mitt engagemang i Finlands Skeppsmäklareförbund har jag haft tillgång till värdefulla kanaler vid utredningen av skeppsmäklarpraxis. Jag tackar mina mäklarvänner för all information.

Åbo Akademis förlag har vänligen intagit avhandlingen i sin publikationsserie. Boktryckeriet Kirjapaino Grafia Oy har effektivt verkställt tryckningsarbetet

Till slut vill jag tacka pol.mag. Monika Holmén, som genomgått manuskriptet i språkligt och tekniskt hänseende, och fru Ulla Henriksson, som bemödat sig med diverse renskrivningsarbeten.

Material, som inte skäligen kunnat erhållas senast vid utgången av januari 1989, har inte beaktats. Därmed uteblir den svenska Regeringens proposition 1988/89:76 till ny köplag, Kurt Grönfors' "Tolkning av fraktavtal", Kungsbacka 1989 och Bert Lehrbergs framställning "Förutsättningsläran. Allmänna betingelser för möjligheten att frånträda rättshandlingar på grund av okända eller oförutsedda omständigheter", Uppsala 1989.

I avsnitt 6.2.6. behandlas frågan om avdrag från frakten. I samband härmed har uttalats att det i engelsk rätt tillämpade förbudet mot att göra avdrag från resefrakten eventuellt har blivit föremål för omprövning. Samtidigt har det dock betonats att rättsläget är osäkert. Som grund för

ändrad uppfattning har hänvisats till Colonial Bank v. European Grain & Shipping Ltd. (The "Dominique") /1988/ 1 Lloyd's Rep. 215 CA, som behandlats vid not 379 i avsnitt 6.2.6. De i Court of Appeal fastslagna riktlinjerna har emellertid inte accepterats i House of Lords, se /1989/ 1 Lloyd's Rep. 431 (maj 1989). Det ansågs i HL att det inte var av betydelse huruvida avtalsbrottet var av **non-repudiatory**- eller **repudiatory**- karaktär. Till den förstnämnda gruppen hör exempelvis anspråk/avdrag i anledning av godsskada.

På Brännskär i Houtskärs skärgård, den 18 juni 1989

Hannu Honka

FARTYGETS SKICK OCH EGENSKAPER. EN BEFRAKTNINGSRÄTTSLIG STUDIE

FÖRORD ..... I-II

INNEHÅLLSFÖRTECKNING ..... III-VIII

INNEHÅLL

1. Inledning. Befraktningsformerna. Terminologi 1

2. Undersökningens syfte. Avgränsningar 5

3. Materialet 15
3.1. Finsk, annan nordisk och utomnordisk rätt 15
3.2. Den avtalsrättsliga bakgrunden 23

4. Den avtalsrättsliga bakgrunden om avtalsföremålets standard 27
4.1. Inledning 27
4.2. Avtalsföremålets konkreta standard 33
4.2.1. Relevansbedömningen 33
4.2.1.1. Allmänt 33
4.2.1.2. Avtalsinnehållet 33
4.2.1.3. Andra rekvisit för relevansbedömningen 38
a. Rekvisiten i förutsättningsläran 38
b. Garantikonstruktionen 51
c. Regleringen i KöpL 56
4.2.1.4. Sammanfattning 59
4.2.2. Innehållsbedömningen 59
4.3. Avtalsföremålets abstrakta standard. Relevans- och innehållsbedömningen 68
4.4. Typifiering av avtalsgäldenärens förpliktelser med hänsyn till avtalsföremålets standard 73
4.5. Av avtalsgäldenären gjorda förbehåll 76
4.6. Tidsfaktorn: Den relevanta tidpunkten och bevaringsplikten i fråga om felbedömningen 77
4.7. Engelsk och amerikansk rätt. Några komparativa synpunkter 82

UNIV. LEIDEN BIBL.

4.7.1. Inledning 82
4.7.2. Avtalsvillkor 83
4.7.3. Det sk. accessoriska avtalet 87
4.7.4. Upplysningar och passivitet 89
4.7.5. Sammanfattning 93

5. Fartygets särskilda egenskaper. Relevansbedömningen 95
5.1. Standardcertepartier som grund för fartygets beskrivning 95
5.2. Fastställande av fartygets särskilda egenskaper utan stöd i certepartiet 100
5.2.1. Bakgrund. Befraktningsrutinerna 100
5.2.2. Relevansen av uppgifter givna utanför certepartiet 103
5.2.2.1. Uppkomsten av avtalsbundenhet 103
5.2.2.2. Andra riktlinjer. Betingelserna för uppgifternas relevans. Rättspraxis och doktrin 112
5.2.2.3. Uppkomstförbehållens omfattning. In good faith, but not guaranteed- typen 128
5.2.3. Bortfraktarens passivitet 138
5.2.4. Precisering av bedömningskriterierna 141

6. Fartygets särskilda egenskaper. Innehållsbedömningen 146
6.1. Tolkning av certepartier 146
6.1.1. Allmänt om tolkningen och om betydelsen av tillämplig bakgrundsrätt 146
6.1.1.1. Nordisk rätt 146
6.1.1.2. Angloamerikansk rätt 158
6.1.2. Betydelsen av utanför certepartiet stående tolkningsdata vid certepartiets innehållsbedömning 162
6.2. Betydelsen av fartygets särskilda egenskaper för befraktaren med beaktande av sanktionerna vid fel 177
6.2.1. Allmänt 177
6.2.2. Om avvisande och avhjälpande 183
6.2.3. Om fraktnedsättning 202
6.2.4. Om hävning 213
6.2.4.1. Allmänt 213
6.2.4.2. Befraktningsavtal 216
6.2.5. Om skadestånd 231
6.2.5.1. Förutsättningarna för skadeståndsansvaret 231
a. Bakgrund 231

b. Ansvarsgrunden beträffande befraktningsavtal 242
c. Skadeståndets omfattning 248
d. Angloamerikansk rätt 258
e. Skadeståndsansvarets utformning de lege ferenda 278
6.2.5.2. Friskrivningsklausulerna 287
6.2.6. Om innehållande av frakt och om avdrag från frakten 309
6.2.7. Om befraktarens undersökningsplikt 328
6.3. Precisering av innehållsbedömningen beträffande vissa särskilda egenskaper 350
6.4. Fartygets klass 352
6.4.1. Bakgrund 352
6.4.2. Om klassens betydelse vid försäkring 357
6.4.3. Klassen och befraktning 359
6.4.4. Materiell eller formell klass? 361
6.4.4.1. Huvudregel 361
6.4.4.2. Undantag 368
6.4.5. Bortfraktarens upplysningplikt gentemot befraktaren 371
6.4.5.1. Fartområdesbegränsningar 371
6.4.5.2. Pålägg 372
6.4.5.3. Klassbesiktningar 374
6.4.6. Tidsfaktorn 375
6.5. Fartygets dräktighet 379
6.5.1. Bakgrund. Om fartygets vikt- och volymmått 379
6.5.2. Betydelsen av dräktighetsuppgifterna 382
6.5.3. Materiell eller formell dräktighet? 383
6.6. Fartygets lastkapacitet 386
6.6.1. Bakgrund. Lastkapacitetens betydelse för befraktaren 386
6.6.2. Sätt för angivande av lastkapaciteten i standardcertepartier 390
6.6.3. Indelningen i abstrakt och konkret lastkapacitet 394
6.6.3.1. Bakgrund. Betydelsen av indelningen 394
6.6.3.2. Gränsdragningen mellan alternativen 396
6.6.4. Lastkapaciteten med hänsyn till fartygets förmåga (den abstrakta lastkapaciteten) 405
6.6.4.1. Allmänt. Full reach and burthen- principen 405
6.6.4.2. Förbehåll 416
a. About 416
b. As per builder's plan 422
6.6.4.3. Vad inkluderas i dödviktsuppgiften? 425

a. Avtalsklausulerna. Tolkningen av dödviktsuppgiften i NYPE .425
b. Tolkningsriktlinjerna utan stöd i certepartiet 426
6.6.4.4. Vad inkluderas i kubikkapacitetsuppgiften? 431
a. Vissa gränsdragningsproblem 431
b. Däckslasten 434
6.6.5. Lastkapaciteten med hänsyn till resultatet (den konkreta lastkapaciteten) 435
6.6.5.1. Allmänt 435
6.6.5.2. Marginalen. Förbehåll eller option? 437
6.6.5.3. Ansvarsfrihet för bortfraktaren i särskilda fall 444
a. Lastens egenskaper 444
b. Sättet för lastens avlämnande och stuvning 453
c. Stuvningsmaterialet 466
6.6.6. Fartygets överkapacitet 468
6.6.6.1. Ansvaret 468
6.6.6.2. Rätten till tilläggsfrakt? 469
6.6.7. Tidsfaktorn 473
6.7. Fartygets fart och bränsleförbrukning 475
6.7.1. Uppgifternas betydelse för befraktaren 475
6.7.2. Formuleringssätten i standardcertepartier 482
6.7.3. Betydelsen av avtalshelheten beträffande fartygets fartuppgifter 487
6.7.4. Tolkningen av fartygets fartuppgifter 492
6.7.4.1. About- förbehållet 492
6.7.4.2. Capable- alternativet 495
a. Uttrycket "capable" 495
b. Lasten 501
c. Meteorologiska förhållanden 502
d. Geografiska förhållanden 504
6.7.4.3. Average speed- alternativet 505
6.7.4.4. Trial speed- alternativet 510
6.7.4.5. Tidsfaktorn 512
a. Den relevanta tidpunkten då fartyget skall uppfylla fartbeskrivningen 512
b. Bevaringsplikten. Capable- alternativet 513
c. Bevaringsplikten. Average speed- alternativet 521
6.7.5. Tolkningen av bränsleförbrukningsuppgifterna 522
6.7.6. Tilläggsfart och underförbrukning 529
6.8. Om fartygets övriga särskilda egenskaper 535

6.9. Tidsfaktorn. Sammanfattning med hänsyn till fartygets särskilda egenskaper 542

7. Fartygets allmänna egenskaper. Relevans- och innehållsbedömningen 553
7.1. Bakgrund 553
7.2. Lagstiftning och klausulreglering beträffande fartygets sjövärdighet 554
7.2.1. SjöL 76 och 138 §§ samt den historiska bakgrunden 554
7.2.2. Angloamerikansk rätt 561
7.2.3. Relativitetsprincipen 562
7.2.4. Certepartiets allmänna formulering om sjövärdigheten och maintenance- klausulen 562
7.2.5. Sjövärdigheten i andra relationer än befraktning 567
7.2.5.1. Den offentligrättsliga sjövärdighetsbedömningen och den offentliga fartygskontrollen 567
7.2.5.2. Sjöförsäkring, sjöarbetsavtal 573
7.3. Sjövärdighetens betydelse för befraktaren 576
7.3.1. Sjövärdighetskravets ratio. Sjövärdigheten och sanktionerna 576
7.3.2. Konverteringen till godsskada och dröjsmål 585
7.3.3. Om tidsrisken och vederlagsrisken 589
7.3.4. Andra omständigheter av betydelse för befraktaren 593
7.4. Sjövärdighetsbedömningen 595
7.4.1. Resebefraktning 595
7.4.1.1. Konkreta riktlinjer 595
7.4.1.2. Bedömningskriterier 604
a. Allmänt 604
b. Sättet att använda fartyget 606
c. Avtalets syftemål 607
d. "En förståndig och omsorgsfull redare"- kriteriet. Sannolikheten för godsskada eller dröjsmål 608
e. Kutym och allmänna uppfattningar inom branschen 612
f. Vederlaget 614
g. Ytterligare bedömningskriterier beträffande den tekniska sjövärdigheten och resevärdigheten 615
h. Ytterligare bedömningskriterier beträffande lastvärdigheten 617
7.4.2. Tidsbefraktning 620
7.4.2.1. Om funktionsfördelningen 620

7.4.2.2. Sjövärdighetsbedömningen 623
7.4.3. Det offentligrättsliga inslaget i den befraktningsrättsliga sjövärdighetsbedömningen 630
7.4.3.1. Tolkningsfunktionen 630
7.4.3.2. Bevisfunktionen 637
7.4.4. Gränsdragningen mellan stuvningsfunktionerna och lastvärdigheten 640
7.5. Tidsfaktorn och sjövärdigheten 649
7.5.1. Resebefraktning 649
7.5.1.1. Den relevanta tidpunkten då fartyget skall uppfylla sjövärdighetskravet 649
7.5.1.2. Bortfraktarens bevaringsplikt 656
7.5.2. Tidsbefraktning 659
7.5.2.1. Den relevanta tidpunkten då fartyget skall uppfylla sjövärdighetskravet 659
7.5.2.2. Bortfraktarens bevaringsplikt och dess begränsningar 660
a. Utgångspunkterna 660
b. Begränsningar genom funktionsfördelningen 665
c. Begränsningar vid skador på fartyget 669
d. Om avhjälpningsåtgärder 673
7.6. Fartygets övriga allmänna egenskaper 675
7.6.1. Bakgrund 675
7.6.2. Fartygets driftsduglighet 676

8. Fartygets lyftanordningar som sammanfattande exempel på relevans- och innehållsbedömningen 684

9. Sammanfattning 688

SUMMARY IN ENGLISH 695

FÖRTECKNING ÖVER RÄTTSFALL 748

LITTERATURFÖRTECKNING 791

FÖRKORTNINGAR 815

SAKREGISTER 819

1. INLEDNING. BEFRAKTNINGS-FORMERNA. TERMINOLOGI

"Something in the hardy nature of the business of tramp shipping and, perhaps, of the people engaged in it, leads to controversy", skrev Charles L. **Trowbridge** år 1975 i en artikel om befraktning[1]. Detta allmänna konstaterande, som utöver trampfarten även kan anses omfatta tidsbefraktningsrelationer, uppvisar en viss sanning. Både nordisk och anglo-amerikansk domstols- och skiljemannapraxis företer ett antal exempel på certepartikonflikter som åtminstone ur en utomstående iakttagares synvinkel ofta kunde ha lösts genom ändamålsenliga klausuler och kompromisser utan en eskalation till process.

Om man närmare vill konkretisera olika problemområden i befraktningen behövs en nyansering, i främsta rummet enligt befraktningsformerna. I den systematik som de nordiska sjölagarna har omfattat indelar man befraktningen i rese- och tidsbefraktning. Den förstnämnda består av hel-, del- och styckegodsbefraktning. Andra befraktningsformer noteras inte[2]. Bl.a. i SjöL 73, 74 och 160 §§ hänvisas till "fraktavtal" som kan uppfattas som ett överbegrepp omfattande både rese- och tidsbefraktningsavtal[3]. Indelningen motsvarar inte verkligheten, delvis av den anledningen att styckegodstransporternas karaktär avviker från egentlig befraktningsverksamhet. En modernare och ändamålsenligare syn utgår från att styckegodstransporterna skall urskiljas från egentlig befraktningsverksamhet. Delvis är SjöL:s systematik bristfällig av den anledningen att man lämnat obeaktat vissa centrala befraktningsformer.

I fråga om styckegodstransporter betonas godsets resa. Exempelvis är transportmedlets individualisering av underordnad betydelse, avtalets ingående följer egna rutiner, det centrala transportdokumentet företer speciella drag osv. I dagens läge betraktas sjötransportavtalet som en självständig grupp bland andra fraktavtal. Ett antal likheter med transportavtal

---

[1] Se Tulane Law Review 49/1975 s. 762. Ifrågavarande nummer av tidskriften innehåller enbart artiklar om befraktningsfrågor.

[2] Passagerartransporterna är reglerade skilt i SjöL 4a kap.

[3] Se Reg.prop. 116/74 s. 6 f. samt läget före lagändringarna år 1975 Kom.miet. 1939:8 s. 48 ff. Se vidare Kungl. Maj:ts prop. 1973:137 s. 113 f. om "certeparti och annat fraktavtal" Se även SOU 1936:17 s. 56 ff. Med uttrycket "fraktavtal" avsåg man att utesluta konossementsförhållandet till tredje man.

rörande andra transportmedel påträffas. Redan Hammarskjölds undersökning gav antydanden om behovet av att beakta styckegodstransporterna som en särskild grupp. I fransk rätt har man sedan länge gjort en nu nämnd åtskillnad.

I befraktningsavtal utgår man från transportmedlets, dvs. fartygets individuella karaktär även om denna fråga inte alltid behöver stå som central. Det är fartygets resa eller fartygets drift som kan sägas stå i förgrunden. Det är vidare regel att man förhandlar om befraktningsavtalet på tämligen individuell basis, men detta utesluter givetvis inte en bred användning av standardvillkor. Förhandlingsrutinerna följer långt ett bestämt schema och överenskommelsen bekräftas i regel i ett skriftligt kontrakt, dvs. i ett certeparti. Frakten kan betalas per resa eller resor, varvid det är fråga om resebefraktning. Resebefraktningen kan vara hel- eller delbefraktning. Dessa kan avse "grundformen" en resa, men parterna kan även ha överenskommit om ett antal bestämda resor (konsekutiva resor) eller om en transportram, varvid främst lastmängden och tidsrymden har avtalats (kvantumkontrakt). De individuella resorna avtalas skilt exempelvis i ett resecerteparti. Om frakten betalas enligt en tidsenhet är det fråga om tidsbefraktning. Medan fartygets besittning i tidsbefraktningen inte övergår från den ena avtalsparten till den andra, är läget det motsatta vad gäller skeppslegoavtal. Det är fråga om en form av saklega[4]. De olika befrakt-

---

[4] Den ovan accepterade systematiken följer den indelning som har gjorts av Grönfors (Sjölagens) s. 18 ff. Indelningen har även en viss internationell bakgrund och kan jämföras med systematiken exempelvis i fransk rätt. Jfr systematiken hos Braekhus (Marlus) passim. Braekhus beaktar ett omfattande antal avtalstyper. Hans överbegrepp är "avtal om transport på eller med fartyg". Dessa består av fraktavtal, bogseringsavtal och skeppslega. Fraktavtalen indelar Braekhus vidare i passagerartransporter och godstransporter. De sistnämnda indelas i resebefraktning och tidsbefraktning. Resebefraktningen består av styckegodsbefraktning, delbefraktning och helbefraktning. Helbefraktningen omfattar samma undergrupper som enligt Grönfors' indelning. Grönfors har beaktat avtalstyperna i en mera inskränkt ram än Braekhus. Braekhus' systematik beaktar emellertid inte de särdrag som principiellt gäller beträffande "styckegodsbefraktning". Se även Palaja kap. I, Ramberg kap. 1 § 1, Falkanger (Leie) §§ 3 - 4, Falkanger & Bull avsnitten 13.1 - 13.2., Krüger (Transportomlegning) s. 12 och Selvig (Freight Risk) s. 3 ff. Jfr vidare beskrivningen av befraktning i Hoppu s. 15 ff. Hoppus uppfattning om befraktningens anknytning till gods- och passagerartransporter kan inte godtas. Ett fartyg kan exempelvis tidsbefraktas för andra ändamål, såsom för off-shore-verksamhet samt för att fungera som flytande lager eller som bostad. Jfr vidare Hammarskjöld s. 1 ff. Hammarskjölds syn visar att man var i behov av en precisering i fråga om styckegodstransporter. I engelsk rätt talas det om **contracts of affreightment**. Sådana avtal kan ingå i ett certeparti eller reflekteras av ett utfärdat konossement eller annat transportdokument. Avtal på certeparti (**contracts by charterparty**) utgör alltså en särskild grupp. **Charter by demise** uppfattas som skeppslega. Andra avtal (**charterparties not by demise**) utgörs av rese- och tidsbefraktning, konsekutiva resor

ningsformernas rättsliga karaktär har diskuterats i doktrinen[5].

I dagens läge spelar samarbete genom pool-avtal en central roll. Deltagarna inför enskilda fartyg i poolen på tidscertepartibasis. Management-avtal splittrar redarfunktionerna. Management-bolaget åtar sig skötseln av exempelvis de nautisk-tekniska funktionerna inklusive fartygets sjövärdighet[6].

SjöL:s systematik ger följaktligen upphov till vissa otydligheter kring terminologin om fraktavtalets parter. Om avtalsparterna används uttrycken "bortfraktare" och "befraktare". Bortfraktare är enligt SjöL 71 § den som genom avtal åtagit sig transporten. Befraktaren är bortfraktarens motpart och definieras inte närmare i SjöL. I anledning av den ovan antagna mera ändamålsenliga nyanseringen av fraktavtal har även terminologin om parterna förtydligats. I fråga om transportavtal betecknas parterna som "transportör" och "avsändare". I rese- och tidsbefraktningen har kvarhål-

---

och kvantumkontrakt. Terminologin är inte helt stadgad. Som överbegrepp för fraktavtal kan även användas uttrycket **freight contracts** i avsikt att reservera uttrycket **contracts of affreightment** endast för kvantumkontrakt. Det sistnämnda tycks ha vunnit stadga i shipping-praxis. Se Carver §§ 582-591, Scrutton s. 1 och s. 47 ff. samt Gilmore & Black s. 193 ff. Se vidare Gorton & Ihre s. 1 ff. som innehåller en överskådlig utredning av terminologin och indelningen av befraktningsformerna. I engelsk rätt görs även en åtskillnad mellan **common carrier** och **private carrier**. Transportörens rättsställning är i viss mån beroende av denna klassificering. Se i engelsk rätt Carver §§ 2-7 och Gorton (Common Carrier) passim, särskilt § 3. Se dessutom indelningen av Manca s. 11 ff. och s. 35 ff. och Schaps & Abraham s. 460 ff. om indelningen enligt tysk rätt i **Raumfrachtvertrag** och **Stückgütervertrag**. Den förstnämnda omfattar bl.a. **Reisecharter** och **Zeitfrachtvertrag**.

[5] Se exempelvis Ramberg s. 57 ff. och där gjorda andra hänvisningar samt Braekhus (Marlus) s. 9. Braekhus betonar att man för norsk rätts del upplever karakteriseringen som onödig emedan de befraktningsrättsliga reglerna ofta är utförligare än de närstående regleringarna om "arbetsleie, verksleie og tingsleie". Se vidare Krüger (Transportomlegning) s. 10. Se även Knoph s. 149 f. Hammarskjöld beskrev fraktavtalet som arbetsbeting, se s. 1 ff. Se även Ask s. 6. Särskilt i tysk rätt har man fäst uppmärksamhet vid denna fråga, se Schaps & Abraham s. 438 ff. samt Willners utredning av tidsbefraktningsavtalets karaktär s. 85 ff. Se vidare Manca s. 9 ff. och s. 14 ff. En närmare typifiering av den rättsliga "karaktären" av befraktningsavtalen leder i regel till tämligen fruktlösa resultat med hänvisningar till avtal "sui generis" och behov av analogislutsatser. Man kommer lätt in på begreppsjuridikens område utan möjligheter att dra varken principiell eller pragmatisk nytta av forskningsresultatet.

[6] Se om pool- och management- avtal handlingar vid det 13. nordiska sjörättsseminariet 1988 samt Berdal & Berg passim.

lits SjöL:s termer, men man förtydligar befraktningsformen genom att tala om resebortfraktare, resebefraktare, tidsbortfraktare och tidsbefraktare för undvikande av missförstånd[7]. Både i vardagligt bruk och ofta även i doktrinen används i stället för "bortfraktare" uttrycket "redare"[8]. Den sistnämnda termen är dock på grund av möjligheten till befraktningskedjor inexakt. Dessutom skall redarfunktionernas splittring genom olika avtalsarrangemang beaktas.

I denna undersökning används termerna bortfraktare och befraktare, i vissa fall med ovan nämnda precisering i enlighet med befraktningsformen. Även termen "redare" kan undantagsvis användas om möjlighet till missförstånd inte föreligger.

---

[7]Hamburg-reglerna har givit upphov till att binda terminologin beträffande transportavtal, se art. 1 st. 3. Den engelskspråkiga texten använder dock uttrycket "shipper" för både avsändare och avlastare. I nordisk terminologi har det ansetts angeläget att skilja explicit mellan dessa persongrupper. Se vidare om terminologin Grönfors (Sjölagens) s. 18 ff. och Krüger (Transportomlegning) s. 16 f. Se vidare Hammarskjöld s. 1 ff. som antog termerna fraktförare och avsändare. Termerna avlastare och mottagare används fortsättningsvis för att beskriva de persongrupper som i annan egenskap än avtalspart kan ha rättigheter eller skyldigheter mot transportören eller resebortfraktaren. Jfr terminologin i tysk rätt Schaps & Abraham s. 432 ff.

[8]Se närmare om redarbegreppet Wetterstein s. 73 ff. och där gjorda hänvisningar.

2. UNDERSÖKNINGENS SYFTE. AVGRÄNSNINGAR

En rättsdogmatisk undersökning anses bestå av en systematisering av rättsreglerna och av en tolkning av dessa **de lege lata**. Rättspolitiska argument (**de lege ferenda** synpunkter) utgör ofta ett nödvändigt och centralt tillägg till nämnda utgångspunkter. Gränsen mellan **de lege lata**- och **de lege ferenda**- lösningsrekommendationer är flytande. Den är bl.a. beroende av vederbörande forskares uppfattning av hur betydelsefulla de anlitade auktoritets- och andra källorna (främst i avsaknad av stöd i lagstiftning och lagens förarbeten) är eller vilka källor som kommer i fråga för fastställande av en gällande rättsregel, rättslig princip eller en tolkning av dessa[1].

Denna undersökning avviker inte från den hävdvunna synen[2]. Ämnesvalet är av en sådan karaktär att en annan metod skulle te sig som mindre realistisk och ändamålsenlig. Då man vill hävda ett antal pragmatiska aspekter accentueras ytterligare behovet av att välja denna metod.

Frågan om fartygets skick och egenskaper jämte fartygets individualisering är utmärkande för befraktningsavtal. Inom en mera allmän ram har undersökningen att göra med fel och felproblematiken. Utgångspunkterna fördjupas i avsnitt 4.1. nedan.

Inom befraktningsrätten har frågan om fartygets skick och egenskaper inte lagreglerats i detalj. I SjöL ingår dock stadganden om fartygets sjövärdighet, se 76 och 138 §§. I det pågående samnordiska lagstiftningsarbetet beträffande bl.a. befraktning har ställning dessutom tagits till felpåföljderna. Föreliggande utkast i den form de var i mars 1988 betecknas i det följande som NUSjöL.

---

[1] Se om sjörättsforskningen i ett allmänt perspektiv och om metodologiska alternativ Wetterstein (Synpunkter) passim. Se närmare om de metodologiska frågeställningarna exempelvis Aarnio, Klami och Peczenik, samtliga passim. Man kan vidare beträffande en gällande rättsregel exempelvis hänvisa till diskussionen kring normens formella giltighet, dess effektivitetsverkan och acceptabilitet, se Aarnio avsnitt II.3. Här kan även poängteras att exempelvis Aarnio på s.96 ff. skiljer mellan auktoritetskällor (lag, lagens förarbeten, domstolsavgöranden, doktrin) och substantiella källor (landssed, allmänna rättsprinciper, moral, reella argument). Se om forskning i avtalsrätten Taxell (Avtalsrätt) passim.

[2] Jfr Hoppu s.6 f.

Det centrala syftet med undersökningen är att åstadkomma en kartläggning av rättsläget. Det är fråga om att systematisera de olika delområdena samt att fastslå de gällande rättsliga reglerna och principerna. Lösningsrekommendationerna kan anses givna inom ramen för **de lege lata**. I vissa fall har gällande rättsläge inte ansetts vara acceptabelt. **De lege ferenda**- argument nämns då särskilt. Pragmatiska synpunkter gör sig även gällande. En praktiker (domare, advokat, företagsjurist) som är i behov av upplysning om rättsläget och lösningsrekommendationer är mindre intresserad av rättspolitiska argument.

Kartläggningen av rättsläget bidrar även till att förhindra konflikter. Parterna kan reglera sina mellanhavanden med hjälp av certepartiklausuler om rättsläget inte tillfredsställer deras individuella behov eller om osäkerhet råder över rättsläget. Det föreligger en klar växelverkan mellan rättstillämpningen och valet av lämpliga avtalsklausuler.

Det är fråga om ett omfattande problemområde. Ämnet skall avgränsas dels genom uteslutande av vissa frågor, dels genom placering av tyngdpunkten på vissa delområden.

Av systematiseringen och beskrivningen i avsnitt 1. följer att transportavtal kan uteslutas på ett naturligt sätt från undersökningen. Fartygsbeskrivningen som ett typiskt problemområde aktualiseras inte. I resebefraktningen är läget redan ett annat trots att man ännu i denna befraktningsform betonar resultatet av befraktningsavtalets uppfyllelse ("arbetsbeting" - tänkandet)[3]. I tidsbefraktningen accentueras fartygets användning och användningsmöjligheter samt därmed frågan om fartygets skick och egenskaper. Skicket och egenskaperna är av synnerlig vikt för tidsbefraktaren. Orsakerna härtill är mångskiftande och kan inte klarläggas i inledningsavsnittet. De till närmare utredning upptagna egenskapernas betydelse för befraktaren beaktas i varje särskilt avsnitt.

I många fall är det att föredra att resebefraktningen behandlas först. Materialet kan exempelvis vara rikligare än i tidsbefraktningen. Både de konkreta riktlinjerna och bedömningsrekvisiten är användbara i tidsbefraktningen[4]. I vissa fall kan ett gemensamt problemområde fastställas för nämnda befraktningsformer. Åtskillnaden görs genom ändamålsenliga

---

[3] Se exempelvis SOU 1936:17 s. 55. Jfr Selvig (Freight Risk) § 1.2.

[4] Exempel på en sådan behandlingsordning är frågan om fartygets sjövärdighet, se avsnitt 7 nedan.

underrubriker[5]. Frågeställningen kan ibland vara typisk endast för tidsbefraktningen[6].

Resebefraktningen har fastställts att omfatta olika undergrupper. För att begränsa framställningen har endast grundformen av resebefraktning beaktats genomgående. Härmed avses helbefraktning för en resa. De andra resebefraktningsformerna beaktas mera sporadiskt även om fartygsbeskrivningen exempelvis i fråga om konsekutiva resor är av vikt.

Problemen beträffande fartygslega, där besittningsrätten övergår på legotagaren, har ansetts kräva en särbehandling. Detta innebär att det inte är motiverat att inbegripa denna avtalstyp i undersökningen[7]. Exempelvis avviker principerna om undersökningsplikten och det lejda fartygets upprätthållande i gott skick från de ovan nämnda avtalen. Analogier från fartygslega är givetvis inte uteslutna.

Fartygets skick och egenskaper har relevans i pool-samarbete och i samband med management-avtal. Dessa avtalstyper har trots deras aktualitet inte beaktats i denna undersökning. Förhållandena är särartade i den grad att det är motiverat att förutsätta en särbehandling av dessa avtalstyper.

Som utgångspunkt individualiseras fartyget i certepartiet. Parterna kan ange fartygets namn, nationalitet och igenkänningstecken och vid nybyggen varv och byggnummer. Enligt det dispositiva stadgandet i SjöL 73 § får bortfraktaren i så fall inte fullgöra avtalet med annat fartyg[8]. Regleringen är gemensam för rese- och tidsbefraktningen. Den har ett nära samband med räckvidden av resebefraktarens och lastintressentens skydd via varutransportförsäkringen, se FAL 67 §[9]. I många fall har bortfraktaren vid avtalets ingående inte kännedom om med vilket fartyg prestation kommer att äga rum. Det är inte ovanligt att ett förbehåll intas i certepartiet om bortfraktarens rätt att substituera det individualiserade fartyget. Substitutionsrätten kan exempelvis beskrivas som "A or B" eller "A or (similar)

---

[5] Se avsnitt 6.6. nedan om fartygets lastkapacitet.

[6] Se avsnitt 6.7. nedan om fartygets fart och bränsleförbrukning.

[7] Jfr om sambandet mellan skeppslega och tidsbefraktning Falkanger (Leie) s. 19.

[8] Se Reg.prop. 116/74 s. 7, Kungl. Maj:ts prop. 1973:137 s. 114 vilka visar att den senaste lagändringen främst var av teknisk karaktär. Se vidare Kom.miet. 1939:8 s. 49 f. och SOU 1936:17 s. 58.

[9] Se om tolkningen av FAL 67 § Ignatius s. 165 f. och Hellner (Försäkringsrätt) s. 460 f.

substitute". Prestationen kan även vara av generisk karaktär av typen "vessel to be nominated" (TBN-klausul). Det är inte av särskild relevans för undersökningen att prestationen beskrivs vara av generisk karaktär. Det föreligger ingen orsak att i dagens läge med hänsyn till felansvaret acceptera en indelning i speciesavtal och generiska avtal. Exempelvis i KöpL har denna indelning inte vunnit stöd. Både substitutionsrätten och befraktningsavtalets generiska karaktär kan innebära att detaljbeskrivningen av fartygets egenskaper aktualiseras för befraktaren. Han kan inte på annat sätt i tillräcklig grad säkerställa att fartyget är lämpligt för hans ändamål exempelvis i fråga om däcksarrangemangen. Vid en individualisering utan en substitutionsklausul är utgångspunkten ofta en annan. Befraktaren känner fartyget från tidigare befraktningar eller av andra orsaker och det föreligger inte behov av en likadan detaljbeskrivning[10].

De till substitutionsrätten eller utnämningsrätten anknutna särskilda problemställningarna blir inte föremål för närmare behandling[11].

Vad gäller tyngdpunkten i undersökningen är det skäl att relatera till de allmänna avtalsrättsliga riktlinjerna kring avtalsmekanismen. I en tämligen formalistisk syn på ett avtalsförhållande kan man skilja mellan avtalets

---

[10] Se om fartygets identifiering Braekhus (Marlus 1975:3) passim, särskilt s. 53 ff. Se om substitution ND 1925.171 (SHD). Jfr även ND 1917.235 (Kristiania sjøret) och ND 1913.270 (Kristiania sjøret). Se om substitution och generisk prestation not 8 ovan och vidare Falkanger (Konsekutive) s. 53 ff. särskilt ss. 67-69 om det substituerade fartygets fysiska egenskaper. Se vidare Ramberg s. 35, Jantzen s. 52 ff., Michelet s. 407 f. och s. 435 samt Rosenmeyer s. 174. Se om dessa frågors aktualitet vid offshore befraktning Gade & Woxholth s. 34 ff. Se i äldre rätt Lang s. 390. I nordisk rätt tycks man tolka substitutionsklausulen så att bortfraktaren har rätt men inte skyldighet att substituera. Jfr läget i engelsk rätt Scrutton s. 53. Se även Kovats (JMLC) passim och Schaps & Abraham s. 438 och s. 462 f. Jfr beträffande socialistländerna Lopuski & Holowinski s. 60 f. och s. 64 ff. Se om tolkningen av en substitutionsklausul i ett tidscerteparti Terkol Rederierne v. Petroleo Brasileiro (The "Badagry") /1985/ 1 Lloyd's Rep. 395 CA. I CA betonades betydelsen av substitutionsklausulens exakta ordalydelse. Substitution ansågs i stöd av klausulen inte vara möjlig efter att certepartiet var **frustrated** på grund av fartygets konstruktiva totalförlust. Se om sistnämnda term not 62 under 7.5.

[11] Jfr beträffande den obligationsrättsliga terminologin Rodhe s. 191 ff. Rodhe skiljer i stöd av SKöpL mellan tre olika slag av fel. För det första kan felet bestå av att varan inte är av det slag som säljaren enligt köpavtalet borde ha avlämnat. För det andra kan varan vara felaktig så att de beskrivna egenskaperna inte motsvarar fakta och för det tredje kan felet bestå däri att "individuellt bestämt köpeobjekt efter avtalets ingående undergått en försämring som ådrager säljaren påföljd". Den första gruppen anser Rodhe utgöra en underlåten uppfyllelse, medan den andra gruppen är ett avtalsbrott av typen avvikelse (från fakta).

ingående, avtalsinnehållet jämte avtalstolkning i vidsträckt bemärkelse och sanktionssystemet.

Lennart **Vahlén** utgav år 1951 sin doktorsavhandling "Formkravet vid fastighetsköp. Särskilt dess inverkan på regler om förutsättningar och fel". Vahlén koncentrerade sig bl.a. på att utreda på vilket sätt fastighetsköpebrevet på grund av uppställda formkrav faktiskt styrde felbedömningen. Han kunde påvisa att köpebrevets innehåll inte utgjorde den enda styrande faktorn i denna bedömning. Ett antal andra rekvisit gjorde sig gällande både då säljaren hade förhållit sig passiv och då han givit oriktiga uppgifter om fastigheten utanför köpebrevet. Vahléns undersökning har i många hänseenden betydelse för felbedömningens allmänna problematik. På ett närmare befraktningsrätten liggande område har en liknande undersökning gjorts av Folke **Grauers** år 1980 om "Fel i sålt skepp"[12]. Grauers' undersökning gällde köp av begagnade fartyg i stöd av det välkända norska standardformuläret **Saleform**. Grauers behövde dock inte särskilt ta ställning till formkravets inverkan, men däremot uppstod andra problem. **Saleform** innehåller nämligen ett förbehåll av typen "i befintligt skick". Betydelsen av detta förbehåll utgjorde en central del av undersökningen varutöver vissa riktlinjer uppställdes beträffande relevansen av uppgifter givna utanför kontraktet. Det sistnämnda utgjorde ett tacksamt problemområde, emedan standardformuläret ger utrymme åt beskrivningen av endast några enstaka egenskaper. Rättsutvecklingen i köprätten ger ävenså en bild av dessa frågor. I KSL 5 kap. regleras enligt vilka rekvisit man skall bedöma relevansen av andra uppgifter än de som har "avtalats". Senare har motsvarande frågeställningar beaktats i KöpL 17 - 19 §§, jfr NKöpL 17 - 19 §§. KöpL:s reglering är givetvis oberoende av både formkrav och standardformulär[13].

Liknande frågeställningar som ovan kan accepteras även i denna undersökning. Befraktningsavtal ligger dock långt från fastighetsköp. Fastighetsrätten är dessutom en typisk del av tämligen renodlad nationell rätt utan internationella anknytningsmoment. Läget beträffande certepartier är det direkt motsatta. För befraktningsavtal uppställs ej heller särskilda formkrav. Även Grauers' undersökning har behandlat en annan avtalstyp än vad här avses. Bl. a. är bundenheten till ett avtalsformulär stark. Ej heller har utomnordisk rätt beaktats av Grauers trots uppenbara internatio-

---

[12] Se om hänvisningen till fastighetsköp Grauers s. 23.

[13] I detta sammanhang kan ytterligare nämnas Peter Wettersteins undersökning om "Säljarens garantiutfästelser vid lösöreköp. Särskilt med beaktande av köparens befogenheter vid faktiskt fel i köpgodset", se särskilt avsnitt 1.3. och Jacob Sundbergs framställning "Om ansvaret för fel i lejt gods".

nella anknytningsmoment. Det föreligger även andra skillnader, såsom att köpet är momentant, medan befraktningsavtal är av mera bestående karaktär.

Då det i certepartierna numera ofta intas en detaljerad beskrivning av fartyget kunde man förmoda att det främst gäller att tolka själva certepartitexten. Detta är givetvis en viktig och central fråga, men en sådan infallsvinkel är för onyanserad.

Man kan ställa frågan i vilken grad certepartiet styr fastställandet av fartygets skick och egenskaper.

Inom ramen för undersökningsområdet är det av intresse att utreda i vilken mån de individuella förhållandena kring befraktningsavtalet slår igenom och i hurudan grad man i stöd av rättsordningen kan uppställa en minimistandard för det befraktade fartyget. Exempelvis skiljer **Sundberg** mellan konventionalregler och rättsregler. De förstnämnda är anknutna till partsviljan[14]. Om en på en rättsregel baserad minimistandard kan motiveras är den i så fall till den rättsliga grunden lösryckt från parternas individuella arrangemang. Man har kunnat påvisa hur ett skälighetstänkande används utanför lagstiftningen och dessutom i en renodlad kommersiell omgivning.

Med hänsyn till avtalshelheten är läget kring felproblematiken klart annorlunda än vid saklega och köp. I befraktningssammanhang är det ofta svårt att begränsa sig till rena felregler. Starka anknytningar finns till närliggande frågeställningar. Exempelvis hör beskrivningen av fartygets lastkapacitet till det ovan uppställda problemområdet. Strävan att uppnå ett visst resultat kan däremot inte enligt en restriktiv syn falla inom ramen för felreglerna[15]. Certepartiet kan vara formulerat så att bortfraktaren har givit ett löfte om intagning av en minimilastmängd utan att fartygets lastkapacitet i och för sig accentueras. Detsamma kan noteras i fråga om fartygets fartuppgifter[16].

---

[14] Se Sundberg § 5. Se även § 7 om betonandet av både rättsregler och formulärpraxis.

[15] Jfr Rodhe s. 20 ff. om indelning av förpliktelser till uppfyllelse vidare i förpliktelser att åstadkomma ett resultat och förpliktelser att visa omsorg. Denna indelning har givit upphov till en argumentering kring frågan om förpliktelsens innehåll i relation till avtalsbrott, se särskilt Krokeide passim. I befraktningssammanhang har man uppfattat tidsförlust inom ramen för off-hire utmynna i en fördelning av vederlagsrisken. Tidsförlusten betecknas i så fall inte som avtalsbrott, emedan tidsbortfraktaren inte har brutit mot förpliktelsen att med omsorg eftersträva ett resultat.

[16] Se avsnitten 6.6.3.1. och 6.7.4.3. nedan.

Även beteendereglerna har en nära anknytning med felproblematiken. Exempelvis har en i certepartiet beskriven fartförmåga endast teoretiskt intresse om beskrivningen inte kan kombineras med bortfraktarens skyldighet att utnyttja till fullo denna förmåga (utmost despatch- principen). Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet. Det är fråga om ansvar för avtalets uppfyllelse, inte om ansvar för fakta[17].

De olika påföljderna hänför sig till ett antal avtalsstörningar. Reglerna och principerna är i många hänseenden allmängiltiga. Påföljdssystemet måste dessutom ses som en helhet. En tillfredsställande utredning av en påföljd uppnås därmed inte om man inte har klart för sig sanktionssystemets helhet. Man skulle spränga den skäliga ramen för undersökningen om varje påföljdsalternativ skulle bli föremål för en ingående utredning. Det har inte ansetts ändamålsenligt att begränsa behandlingen endast till en viss påföljd eller till vissa påföljder. Betonandet av påföljdshelheten har lett till att alla frågeställningar och nyanser inte har beaktats.

Taxell har i fråga om avtalsförhållanden framfört vissa rättspolitiska synpunkter. Han frågar: "Vilka syften vill man förverkliga när man har att lösa problem som framkallats av avtalsstörningar? Vilka lösningar bör man i överensstämmelse härmed eftersträva?". Två rättspolitiska syften gör sig gällande: syftet att tillgodose parts behov av rättsskydd och syftet att upprätthålla rättssäkerheten. Partens individuella rättsskyddsbehov accentueras särskilt vid utredningen av sanktionssystemet, men det är givet att motsvarande behov gör sig gällande även vad gäller avtalstolkningen. Behovet av rättsskydd kan ofta avgöras endast **in casu**. Rättssäkerheten innebär att avtal har bindande verkan. Dessutom skall rättssäkerheten tillgodose förutsebarheten i avtalsförhållanden. Rättssäkerheten omfattar både ett partsintresse och ett allmänt intresse. Rättssäkerhetssynpunkterna ger ett begränsat utrymme för en prövning **in casu**[18].

Ovan nämnda syften pekar i många fall i olika riktning. I regel är det inte möjligt att genom avtalstypens precisering förorda prioriteringen av någotdera av dessa syften. De konkreta förhållandena och avtalsstörningarna varierar alltför starkt. Befraktningsavtalen reglerar renodlade kommersiella förhållanden. I en sådan miljö är det ofta angeläget för parterna att med säkerhet kunna avgöra avtalsvillkorens verkan och påföljdernas inträde. Då variationer i denna utgångspunkt i regel inte förekommer kan

---

17 Se Rodhe § 2 om förpliktelsernas grundläggande indelning i förpliktelser till uppfyllelse och garantiförpliktelser. Den senare termen har Rodhe sedermera utbytt till ansvarsförpliktelser, se Rodhe (Lärobok) (1969) s. 18 ff.

18 Se närmare om ovan nämnda synpunkter och om relationen mellan rättsskydd - rättssäkerhet Taxell ss. 11-28. Jfr AvtL 36 §.

man för befraktningsförhållandenas del acceptera att tyngdpunkten ligger på rättssäkerhetsaspekter, särskilt på förutsebarheten. Detta framgår även därav att ett antal befraktnings- och liknande tvister prövas av domstol eller skiljemän i avsikt att erhålla ett pilotfall. Det ekonomiska intresset i det konkreta fallet kan vara praktiskt taget betydelselöst. Vidare visar den starka strävan till standardisering av befraktningsvillkor i samma riktning. Ett särexempel är att inom branschen förekommande liggetidsklausuler och -uttryck har blivit föremål för närmare tolkningsrekommendationer som parterna i ett konkret avtal explicit borde acceptera[19]. Utan ett stabilt rättsläge med preciserade bedömningsrekvisit kan internationell harmonisering inte åstadkommas[20].

Strävan i denna undersökning är att lösningsrekommendationer angående frågan om fartygets skick och egenskaper konstrueras med beaktande av förutsebarhetsbehovet. Affärsmän skall själva bära risken för att det faktiska behovet av rättsskydd inte accentueras i alla situationer. Detta kan accepteras bl.a. för att man kan räkna med expertishjälp i förhandlingsskedet, exempelvis via skeppsmäklare. Å andra sidan torde det vara klart att individuella rättsskyddsbehov inte helt kan lämnas obeaktade.

Då konkreta riktlinjer inte finns för lösningen av alla tänkbara konflikter är man i behov av att uppställa mera allmänna och abstrakta bedömningsrekvisit. Möjligheterna att förutse verkan av avtalsvillkor eller påföljdernas inträde försämras, men de menliga effekterna kan motarbetas i viss grad genom att tillräckligt tydliga hållpunkter för bedömningen fastställs.

---

[19] Se BIMCO's Laytime Definitions 1980.

[20] Förutsebarhetsbehovet har fått uttryck redan i äldre doktrin. Se Bentzon s. 139 som i samband med utredningen av 1892 års danska SjöL 111 § uttalar att "Denne klare Regel er karakteristisk for Sørettens Trang til Sikkerhed i Retsforholdene ...". Se om det internationella perspektivet Falkanger (Sammenligning) s. 564 f. och Diplock (Breach) s. 18 där han ger kraftigt uttryck för att en "supra-national law" inte är möjlig om argumenteringen inte baseras på "a rational basis and not merely as the consequence of numerous disconnected precedents in individual cases which have chanced to be litigated in English Courts". En förklaring till den engelska rättens centrala roll i befraktningsförhållanden är förmodligen domstolarnas benägenhet att värdesätta tidigare avgöranden kring tolkningen av standardklausuler. Se som typexempel Davies s. 8 varvid det framgår att den av House of Lords fastställda Johanna Oldendorff-principen beträffande tolkningen av ett liggetidsspörsmål inte kunde ändras av nämnda instans ett par år senare i ett annat fall bl.a. på grund av "The provision of legal certainty". Johanna Oldendorff-principen hade blivit föremål för kraftig kritik från branschens sida och uppföljdes enligt Davies inte av skiljemän i New York.

Undersökningen tar i beaktande "hårda regler" framom "mjuka regler" på grund av befraktningsavtalens kommersiella karaktär.

Rättssäkerheten berör även avtalets bindande verkan. Den accepterade regelramen skall inte kränka den i dagens samhälle accepterade allmänna uppfattningen att de fria marknadskrafterna bör få operera och göra sig gällande i företagslivet. Företagen är inriktade på ekonomisk verksamhet. Avtalen utgör ett led i denna verksamhet. I sista hand ses även avtalsstörningarna ur ett ekonomiskt perspektiv. Befraktningsavtalets parter har i förhandlingsprocessen frihet att avgöra sin ställning enligt marknadskrafterna. Å andra sidan föreligger det i kommersiella förhållanden behov av att uppställa en sådan regelram inom vilken parternas ömsesidiga intressen tillvaratas. Dessutom skall möjligheterna till spekulativa åtgärder förhindras. Man förutsätter i ett juridiskt perspektiv och i individuella fall "gott affärsskick"[21]. Det är därmed helt klart att vissa gränser skall uppställas både med hänsyn till förutsebarheten, avtalsbundenheten och verkan av den fria marknaden. Bl.a. småföretagarskyddet aktualiseras härvid[22].

Vissa accessoriska klarläggningar uppnås.

Undersökningen ger bakgrunden till en diskussion om behovet av eventuell dispositiv kodifiering[23].

Resebefraktningen har en resultataccentuerad karaktär såsom ovan har nämnts. I fråga om tidsbefraktningen är det naturligt att betona fartygets användningseffektivitet. I vartdera fallet är det av intresse för befraktaren att ha exakta hållpunkter för bedömningen av när ett dröjsmål på bortfraktarens sida har inträffat. Dröjsmålsregleringen och dröjsmålssanktionerna är i många hänseenden av primär betydelse. Felet är av intresse endast genom att det ger upphov till dröjsmål, men felreglerna aktualiseras inte självständigt. Frågan om fel har en subsidiär roll. Felbedömningen kan dock i ett sådant sammanhang spela en roll genom att fungera som ett "biträde". Konstaterandet av att fel föreligger underlättar preciseringen av dröjsmålets inträffande på bortfraktarens sida.

Fördelningen av vederlagsrisken genom off hire, fördelningen av tidsrisken i liggetidssammanhang, godsskadereglerna, verkan av ändrade förhållanden, reglerna om substitutuppfyllelse, reglerna om deviation och

---

[21] Se om termen avsnitt 6.1.1. nedan.

[22] Se Sundberg § 7 om rättskällornas utnyttjande. Utredningen ger en värdefull bakgrund till ett antal av de synpunkter som framförts ovan i texten.

[23] Se Grönfors (SvJT 1988) s. 186. Certepartiförhållandenas reglering, åtminstone till vissa delar genom tvingande lagstiftning, har varit föremål för UNCTAD:s intresse, se UNCTAD passim.

reglerna om identitetsändringar[24] är andra sådana regleringsalternativ med vilka felreglerna "tävlar". I befraktningssammanhang är det därmed angeläget att utreda hur långt felreglerna **de facto** spelar en självständig roll i relation till andra regleringsalternativ och i vilken grad ett konstaterat fel styr parternas rättsläge inom ramen för de andra regleringsalternativen. Givet är dock att dessa frågeställningar endast kan utredas för huvudriktlinjernas del.

Såsom i följande avsnitt framgår beaktas angloamerikansk rätt. Undersökningen kan anses ha ett visst komparativt värde. En komparativ undersökning är av vikt redan på grund av befraktningsavtalens starka internationella drag. För en avtalspart ger en sådan studie möjlighet att närmare avväga valet av forum och **lex causae**.

På många problemområden har försäkringshänsyn en styrande verkan vid valet av lösningsrekommendation[25]. I denna undersökning opererar man med problem varvid det som utgångspunkt är fråga om att försäkringsarrangemangen - om sådana över huvud taget aktualiseras - är beroende av lösningsrekommendationen, inte tvärtom. Undantagslöst gäller försäkringshänsynens underordnade roll inte. En nära sammanbindning mellan felproblematiken och försäkring föreligger beträffande fartygets klassuppgifter och fartygets sjövärdighet.

---

[24] Genom reglerna om identitetsändringar klarläggs under vilka förhållanden bortfraktaren svarar fastän han överlåtit avtalets uppfyllelse åt annan och under vilka förutsättningar bortfraktaren skall personligen uppfylla avtalet. Se Falkanger (Identitetsendringer) passim.

[25] Jfr exempelvis infallsvinkeln i Krüger (Transportomlegning) § 3 beträffande deviationsspörsmål.

3. MATERIALET

3.1. Finsk, annan nordisk och utomnordisk rätt

Det föreligger ingen särskild orsak att i detta sammanhang upprepa förteckningen över sedvanliga rättskällor och sedvanligt användbart material. Endast kommentarer föranledda av befraktningsrättens särdrag är motiverade[1].

Såsom ovan har framgått saknas till stor del lagstiftning om det aktuella undersökningsområdet. Lagtolkning och betydelsen av bakomliggande internationella konventioner är inte ett typiskt drag härvid.

Befraktningsrätten kännetecknas av en långtående certepartistandardisering. Trots detta förekommer det ofta i praktiken ett stort antal individuellt avtalade villkor. Standardcertepartiregleringen som berör fartygets skick och egenskaper skall i det följande beaktas i detalj.

Den reglering av befraktningsrätten som ingår i de nordiska sjölagarna är praktiskt taget enhetlig. Den nordiska rättsgemenskapens accentuerade roll framgår för Finlands del av vissa ställningstaganden redan under den ryska tiden[2]. Pågående reformarbete syftar till att bibehålla den hävdvunna nordiska rättsgemenskapen på befraktningsrättens område. Lagstiftningen tar emellertid inte ställning till alla rättsliga spörsmål i befraktningen. Orsakerna härtill varierar. I vissa fall har de nationella olikheterna varit så avsevärda att man undvikit en explicit kodifiering. Mera uppenbart är dock att det finns andra orsaker, främst att problemställningen inte aktualiserats

---

[1] Se om rättskällorna och hierarkin exempelvis Eckhoff passim samt även Aarnio passim, särskilt avsnitten III.3. - 4. och Ross kapitel III. Aarnio har framfört en detaljsynpunkt som i en befraktningsrättslig undersökning väcker uppmärksamhet, se s. 132 (övers.): " Den juridiska litteraturen i sig själv består i regel av en till antalet stor grupp av åsikter. Endast sällan kan man identifiera en tydlig åsikternas riktlinje eller betoning, då det är möjligt att tala om rådande uppfattning". För många, men givetvis inte för alla, befraktningsrättsliga spörsmål gäller dock den direkta motsatsen. Doktrinen företer en likadan linje om tolkningen utan att kritik har anförts häremot. Se vidare SjöL 72 § av vilken bl.a. framgår att sedvänja beaktas framom de dispositiva stadgandena i SjöL 4 kap. Se om sjörättsligt material Wetterstein (Synpunkter) s. 573 ff. Se om rättskällorna i transport- och befraktningsrättsliga sammanhang exempelvis Grönfors (Sjölagens) s. 10 ff., Falkanger & Bull s. 134 f., Gram kapitlen 1 och 2, Jantzen s. 37 ff. varvid särskilt kutymernas roll behandlas, och Krüger (Transportomlegning) § 2. Jfr problematiken kring rättskällorna i saklega Sundberg kap. 2.

[2] Se Kom.miet. 1908:14 s. 1 f.

i lagberedningen eller att behov av kodifiering exempelvis på grund av problemets detaljkaraktär inte har aktualiserats. Det är av stor vikt att så uniforma regler och principer som möjligt iakttas även utanför lagstiftningen. Det skall föreligga särskilda motiveringar till avvikelser från den nordiska rättsgemenskapen. Harmoniseringssträvandena kan dessutom rättspolitiskt anses som motiverade och acceptabla bl.a. för att underlätta det ekonomiska samarbetet i befraktningsverksamheten.

Trots att man i sjörättsliga undersökningar ofta utgår från nationell rätt har vikten av att betona den nordiska rättsgemenskapen på befraktningsrättens område givit anledning till att i denna undersökning utgå från rättsläget i nordisk rätt[3]. Om tydliga nationella variationer förekommer påpekas detta särskilt. Även lösningsrekommendationerna skall ses i denna belysning om inte annat explicit framgår av sammanhanget. Utgångspunkten har även pragmatiska orsaker. I Finland är det befraktningsrättsliga materialet beträffande de nu aktuella problemställningarna så magert att man i vilket fall som helst överskrider landets gränser. Närmast står då de övriga nordiska länderna. Resultatet kan förmodas bli långt detsamma även om man utredde rättsläget enligt finsk rätt. Den avtalsrättsliga bakgrunden kan eventuellt styrka eller modifiera denna utgångspunkt. Frågeställningen återkommer i följande avsnitt.

Beträffande rättspraxis tillmäts HD- avgörandena givetvis primär betydelse på grund av instansen (instansverkan) och på grund av avgörandets eventuella prejudicerande betydelse (prejudikatverkan)[4]. Nordisk rättspraxis beaktas även vad gäller de lägre instanserna. Detta är en nordisk sjörättsjurist van vid särskilt genom det omfattande materialet i ND-samlingen. Även de lägre instansernas avgöranden kan tillmätas värde. De

---

[3] Se Reg.prop. 83/38 s. 1 f. och SOU 1936:17 s. 35 ff. om det nordiska lagstiftningssamarbetets utgångspunkter beträffande befraktning. Se om något andra betoningar och om den "normala" utgångspunkten i relation till nordisk rätt Hoppu s. 13 f. Jfr den systematiska indelningen av Ramberg i delarna 2 och 3 samt av Selvig (Freight Risk). Se även Tiberg (Demurrage) s. 16 f., Gram s. 14 och Krüger (Transportomlegning) s. 52. Se dock infallsvinkeln i Grönfors (Sjölagens) s. 10. Se om argumenteringen på en mera allmän nivå Wilhelmsson (TfR) passim och Hellner II s. 22 f. som uttalar att man måste beakta de avvikande utgångspunkterna exempelvis i lagstiftningen. Även Hellner anför att den nordiska rättsgemenskapen är stark inom sjörätten.

[4] Se RB 30:3. Se om prejudikatverkan exempelvis Heinonen, Valituslupaperusteista käytännössä. Lakimiesliiton koulutuskeskuksen julkaisusarja n:o 42, Vammala 1986, Jokela, Periaatteellisia näkökohtia oikeuskäytännön merkityksestä, LM 1984 ss. 189 - 201, Olsson, Om rättsutveckling genom dom, LM 1984 ss. 1182 - 1201, idem, Tankar rörande Högsta domstolen, JFT 1987 ss. 209 - 214 och Taxell, Avtalsrättens prejudikat, JFT 1987 ss. 251 - 268.

kan vara till nytta vid argumenteringen (argumenteringsverkan). Effektiviteten och acceptabiliteten är beroende av argumenteringens omfattning och kvalitet. Även HD - avgörandena kan tillmätas verkan enligt denna riktlinje. Dessutom kan man inte undgå att beakta en genomgående följdriktig linje i domstolsinstanserna (enhetlighetsverkan). En ytterligare nyansering måste göras med beaktande av avgörandets ålder och detta oberoende av instansen (tidsverkan). Ju äldre ett avgörande är desto större vikt måste man fästa vid frågan i vilken mån både den allmänna och befraktningsrättsliga rättsutvecklingen kan förmodas ha givit upphov till ändrade ställningstaganden[5].

Certepartierna hänför ofta uppkomna tvister till skiljemannaförfarande. Vilket värde har skiljedomar bland det övriga materialet? Om tvisten avgörs med beaktande av kommersiella intressen så att en juridisk argumentering inte förs eller så att egentligen ingen närmare argumentering ingår i domskälen skall avgörandet behandlas med försiktighet. Det framgår dock av de beaktade skiljedomarna i ND-samlingen att man tvärtom i regel bemödat sig att ingående motivera den uppnådda lösningen. Detta beror delvis på att de publicerade avgörandena har fattats av välkända nordiska sjörättsjurister vilkas åsikter åtnjuter auktoritet även i andra sammanhang exempelvis genom vetenskapligt arbete (personverkan). Under sådana förhållanden kan man svårligen se hinder för att tillmäta skiljemannaavgörandet relevans och då i samma bemärkelse som har anförts beträffande de lägre domstolsinstanserna. Läget påminner om beaktandet av ställningstaganden i doktrinen, men med den märkbara skillnaden att skiljedomen är ett avgörande gällande en konkret tvist med exegibilitet, ställningstagandena i doktrinen saknar dessa rekvisit[6].

Såsom i föregående avsnitt antyddes beaktas angloamerikansk rätt i omfattande grad. Det är alltid fruktbart att genomföra komparativa studier särskilt med rättsordningar som i grunden avviker från nationella och nordiska utgångspunkter. Nämnda rättsområde är i internationell befraktningsverksamhet av helt central betydelse. Ett stort antal tvister skall enligt certepartivillkoren dessutom handläggas av skiljemän i London eller New

---

[5] Se ytterligare om betydelsen av nordisk rättspraxis i befraktningssammanhang Grönfors (Sjölagens) s. 13. Se även Gram s. 27.

[6] Se Bull beträffande **agreed documents** s. 108: "Hvor de avtalte vilkårene legger opp til at tvister normalt skal løses gjennom voldgift ... må det også vaere riktig av de ordinaere domstolene å legge betydelig vekt på voldgiftspraksis om en tvist unntaksvis skulle komme opp gjennom det ordinaere domstolsapparat". Se även Stang Lund s. 342 f. Se närmare källhänvisningarna i not 15 nedan om betydelsen av utländskt material.

York med beaktande av engelsk respektive amerikansk rätt även om parterna inte har närmare beröringspunkter med dessa länder[7]. Den sedvanliga hänvisningen till dessa centra ger redan ett kvantitativt belägg för att beakta den angloamerikanska rätten i komparativt hänseende. Man kan även förmoda att parterna accepterar lösningarna och att angloamerikansk rätt som tredje lands rätt är lämplig. Det är mycket ovanligt att forum och **lex causae** i dessa sammanhang inte sammanfaller.

I angloamerikansk rätt anses domstolsavgörandena vara bindande och därmed prejudicerande[8]. Detta gäller även andra än den högsta instansens avgöranden. Å andra sidan gäller detta med modifikationer. Rättsutvecklingen kan föranleda behov av att uppställa nya riktlinjer[9]. De lägsta instansernas avgöranden är inte "lika bindande". En viss tyngd måste fästas vid vilken domare som har framfört motiveringarna. Vem vill förbise Lord Dennings uttalanden? Tidigare domstolsavgöranden kan lämnas utan bindande verkan genom att man i ett senare fall konstaterar att fakta inte är desamma som i det tidigare avgörandet. I fråga om avtalstolkning kan detta motiveras med minsta avvikelse från ordalydelsen i det avtal som i ett tidigare avgörande har varit föremål för tolkning. Bundenheten sträcker sig till domskälen i huvudsaken med beaktande av materiella fakta, **ratio decidendi**, medan accessoriska ställningstaganden, **obiter dicta,** inte har samma värde.

Medan man oaktat dessa förbehåll kan utreda rättsläget i engelsk rätt i många frågor, är amerikanska domstolsavgöranden svåröverskådliga trots att befraktningstvisterna till största delen är av federal karaktär[10]. De flesta

---

[7] Michael Mabbs, en känd skiljeman i London, har muntligt på ett av BIMCO anordnat seminarium i Helsingfors 20.1.1988 anfört som en personlig uppfattning att parterna i London-förfarande till kanske 75 % är "non-British". Se vidare Gram s. 26 f. Det finns även certepartiförhållanden där hänvisningen sker till något annat land. Exempelvis i norsk supply-fart tycks klausulerna hänvisa till skiljemannaförfarande i Norge med tillämpning av norsk rätt, se Gade & Woxholth s. 21. Se Falkanger (Sammenligning) passim om en komparativ studie i avtalstolkningsspörsmål mellan engelsk och norsk rätt. Se även Offerhaus, s. 599 ff.

[8] Se exempelvis Williams s. 24 ff. och s. 67 ff.

[9] Holman inleder i företalet till verket "A Handy Book for Shipowners and Masters" med en hänvisning till en engelsk domares dilemma: "The matter does not appear to me now as it appears to have appeared to me then"! Se vidare exempelvis Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canada Ltd. (The "TFL Prosperity") /1984/ 1 Lloyd's Rep. 123 HL och uttalandet av Lord Roskill.

[10] Se Gilmore & Black kap. I och s. 196.

befraktningsrättsliga tvisterna, även de som berör det nu aktuella ämnet, har inte erhållit besvärstillstånd (= **certiorari denied**) i Supreme Court[11]. I denna undersökning utnyttjas nästan enbart avgöranden från Circuit Court of Appeals och District Court. Då det finns ett stort antal federala besvärsdomstolar står det klart att det kan förekomma variationer mellan dem. Avgörandet i 5th Circuit behöver inte nödvändigtvis ha verkan i 2nd Circuit. Detsamma gäller distriktsdomstolarna. Variationer i fråga om avgörandenas inflytande förekommer. En tämligen utbredd uppfattning inom branschen synes vara att befraktningsrättsliga avgöranden i Eastern District of New York (=EDNY) och Southern District of New York (=SDNY) tillmäts särskild tyngd.

Skiljedomar i England har traditionellt framgått endast av antingen ett besvär till ordinarie domstol eller via andra hands källor i litteraturen, genom sammandrag från seminarier osv. Numera publiceras skiljedomar i Lloyd's Maritime Law Newsletter. Trots detta är det inte möjligt att i särskilt märkbar omfattning beakta engelsk skiljemannapraxis.

Läget är ett annat beträffande amerikanska skiljedomar. De har i stor omfattning publicerats i AMC-serien sedan dess utkomst år 1923. Dessutom publicerar skiljemannaföreningen i New York en egen serie SMA (= Society of Maritime Arbitrators). Skiljemannapraxis kan därmed beaktas i väsentlig omfattning[12].

Inom ramen för det angloamerikanska systemet har skiljedomar inte en prejudicerande karaktär. Man kan dock tillmäta dem betydelse med motsvarande argument som ovan anfördes för nordiska skiljedomar. Då det är ett faktum att största delen av certepartitvisterna handläggs i skiljeförfarande har detta givetvis den verkan att annan utredning om ett problem ofta över huvud taget inte förekommer. Skiljedomarna i New York är dessutom till antalet så många att man ofta utan tvivel kan tala om skiljemannapraxis.

Ovan nämnda utgångspunkter och förbehåll leder till att det är motiverat att hänvisa till engelsk rätt, medan oöverskådligheten av amerikanska avgöranden och variationerna härvid egentligen endast berättigar till att

---

[11] I framställningen föreligger det inte skäl att för varje skilt Circuit Court of Appeals-fall notera huruvida ändringsansökan till Supreme Court var aktuell.

[12] Publiceringen av amerikanska skiljedomar har i England ibland kritiserats med att parterna härigenom kan bilda sig en uppfattning om vilken skiljeman i regel är "bortfraktarvänlig" eller "befraktarvänlig". Valet styrs för starkt av dessa hänsyn och skiljedomens allmänna betydelse begränsas till den tredje skiljemannens motiveringar. Huruvida en sådan konstellation uppstår ur publiceringsaktiviteter torde kunna ifrågasättas.

hänvisa till amerikansk praxis. Det nu nämnda materialet har inte genomgåtts undantagslöst. De federala avgörandena i Federal Reporter - serien är för omfattande för en genomgång av "empirisk" typ. I det följande hänvisas ofta till amerikansk rätt (eller angloamerikansk rätt), men det är skäl att genomgående iaktta nu nämnda reservationer[13].

Angloamerikansk rätt utövar onekligen ett inflytande utanför det egna rättsområdet. Det torde stå som självklart att man i dagens informationsflöde, med beaktande av de skäliga möjligheterna att framskaffa material och även av principiella orsaker skall acceptera inflytande från sådana rättsområden som allmänt anses som acceptabla inom den internationella shippingbranschen. I denna belysning står den angloamerikanska rätten i förgrunden. Särskilt vad gäller tolkningen av standardcertepartitexten kan ett mer eller mindre direkt inflytande accepteras. Frågan behandlas närmare i avsnitt 6.1.1. nedan. I andra frågor kan läget vara ett annat. De angloamerikanska avtals- och befraktningsrättsliga principerna kan förete så starka avvikelser i jämförelse med bakgrundsrätten att man utöver de rena komparativa aspekterna högst kan erhålla information om tänkbara problemområden och en viss argumenteringsnytta. Å andra sidan kan angloamerikanskt material tillmätas relevans om den nationella och nordiska avtalsrättsliga bakgrunden inte står i konflikt härmed. Grunderna för rättsordningen i Finland eller ett annat nordiskt land - för att låna **ordre public**- uttrycket från den internationella privaträtten - kränks inte. Detta betonar den acceptabla strävan att harmonisera rättsläget i utpräglat internationella och kommersiella avtalsrelationer. Ett typexempel på det nu sagda utgör utredningen av hållpunkterna i sjövärdighetsbedömningen[14].

En internationellt enhetlig reglering, en "ius nauticum", är ej heller i en historisk belysning obekant. Dessutom har den nordiska sjörättsliga lagstiftningen allmänt taget inte utvecklats självständigt utan har tvärtom erhållit starkt inflytande från andra länders sjörättsliga kodifieringar och rättsuppfattningar ända sedan Visby sjörätt år 1505 utgavs i tryck och även dessförinnan[15]. Motsvarande riktlinjer påträffas även i modern lag-

---

[13] Utredningen av den angloamerikanska rätten kan kompletteras med centrala sjörättsliga verk, närmast med Scrutton, Carver, Time Charters, Gilmore & Black, Benedict och Poor. Även i domstols- och skiljemannavgöranden påträffas ibland direkta hänvisningar till dessa. I **common law**- systemet har man därmed åtminstone på befraktningsrättens område accepterat värdet av de undersökningar som ingår bl.a. i ovan nämnda standardverk.

[14] Se avsnitten 7.4. - 7.5. nedan.

[15] Se Grönfors (SvJT 1988) enligt vilken de svenska domstolarna är mottagliga för det internationella perspektivet. Grönfors utgår från att "den internationella dimensionen

vägs in i beslutsunderlaget vid tolkningsproceduren som ett tolkningsdatum bland flera tolkningsdata". Se även Wetterstein (Synpunkter) s. 574 och s. 576 ff. om betoningen av utländskt material i sjörättsforskning. Se vidare om betydelsen av utländskt material i nationell rättstillämpning Olsson s. 44 som betonar harmoniseringssynen vid internationella standardavtal, Wetterstein (Utländsk) passim, särskilt s. 37 ff., idem (Säljarens) s. 146 not 9, Strömholm passim och Huser s. 536 f. Se även Sisula-Tulokas s. 20 ff., särskilt s. 35 f.: "Rättsjämförande aspekter har ... ett värde i sig. Internationell rättspraxis erbjuder en omfattande exempelsamling på i praktiken förekommande problem och tänkbara lösningar. Utländsk rätt kan inte ge någon direkt ledning för finsk rätts del. Det oaktat behöver dess betydelse inte nödvändigtvis begränsas till en i och för sig kanske intressant rättsjämförelse. Utländsk praxis kan i bästa fall ge nya argumenteringsmodeller, ett nytt sätt att närma sig problemen. Därutöver kan utländsk rätt ge fingervisning om den kommande rättsutvecklingen". Sisula-Tulokas uttrycker reservationerna främst med hänsyn till forskningsobjektet som berör konsumentens ställning. Se vidare Hoppu s. 9 f. och även s. 12 ff. Hoppu uttalar bl.a. (s. 14; övers.):"Avsaknad av inhemsk doktrin och praxis berättigar emellertid inte till att finna stöd i ett främmande lands rättsordning. Problemen är fortsättningsvis den egna rättsordningens problem, vilka skall ses mot bakgrunden av det egna landets förhållanden och skall även lösas med hänsyn härtill". Det föreligger inte behov av att så starkt begränsa det utländska och utomnordiska materialets betydelse i befraktningsförhållanden. Enligt dagens värderingar torde över lag andra riktlinjer betonas. Rättspolitiskt borde strävan vara en global reglering av certepartiförhållanden och en global harmonisering av rättsreglerna på området. Ur en realistisk synvinkel kan detta dock betraktas vara närmast utopi. Se om realiteterna bakom konventionsstyrda unifieringssträvanden William Tetley's artikel "The Lack of Uniformity and the Very Unfortunate State of Maritime Law in Canada, the United States, the United Kingdom and France" i LMCLQ 1987 ss. 340-349. Jfr den undersökning om befraktningsförhållanden som gjordes av UNCTAD år 1974. Det är tydligt fråga om en global infallsvinkel varvid man anlitat främst angloamerikanskt och nordiskt, men även tyskt och franskt material. Se vidare Gram s. 13 ff. och idem (Chartering) passim.

En internationell reglering är inte historiskt obekant, jfr exempelvis Hambro s. 2 ff., Schmidt m fl s. 11 ff., Knoph § 3 och Platou §§ 2 - 4 och hänvisningen till universell sjörätt, "ius nauticum" (från 1500-talet), som senare (från början av 1800-talet) bröts upp till nationella kodifikationer. Se vidare om anknytningen till kontinental och engelsk sjörätt vid beredningen av 1873 års sjölag Kom.bet. 1866:3 s. 72 ff. Se även NJA II 1891 s. 1 ff. om bl.a. accepterandet av den tyska rättens inflytande beträffande 1864 års svenska sjölag: "Knappt någon del af handelsrätten är i följd af hela sin natur mer ägnad för **internationell** reglering än sjörätten; rättsförhållanden, som ofta nog grundas och upplösas i skilda delar af världen, böra, så vidt möjligt, behärskas af likartade normer i de olika länderna. Det var därför klokt, att den svenske lagstiftaren på detta område icke sökte intaga en rent nationell och därigenom isolerande ställning; och det

stiftning. För att nämna ett exempel innehåller SjöL 161 - 162 §§ en från angloamerikansk rätt bekant **estoppel**- reglering via Visby- protokollet. Den är i ett nordiskt perspektiv obekant, men har uppenbart accepterats i harmoniseringssträvandenas namn. Vidare ger SjöL 126 och 146 §§ uttryck för engelska rättsprinciper anknutna till **frustration**[16].

Det finns även andra kanaler för särskilt den engelska rättens inflytande. I norsk befraktningsrättslig doktrin används engelskt material ofta som stöd för en argumentering med hänsyn till norsk rätt utan att man närmare berör den allmänna problemställningen i vilken grad ett sådant inflytande kan accepteras. Det behöver inte vara fråga om standardavtalstolkning. Ifrågavarande argumentering så att säga "flyttas in" i den nordiska rättsliga miljön och används vidare som uttryck för nordisk rätt eller accepteras i ett nordiskt land[17].

---

var särskilt klokt, att han sökte sin stödjepunkt i de länders lagar, med hvilka en lifligare maritim förbindelse rådde". Jfr utländskt inflytande i holländsk sjörättslig kodifiering Offerhaus s. 601 f. Se om den internationella miljön vid tiden för 1667 års sjölag Modéer, Korthals Altes, Landwehr och de Smidt, samtliga passim. Jfr vidare i fråga om köprätten Reg.prop 93/86 s. 9 f., NUKöpL s. 157 f. och FN-konventionen art. 7 stycke (2). Se vidare Martin Hunters artikel i LMCLQ 1987 ss. 277-280 om **lex mercatoria**. Jfr Lopuski & Holowinski s. 241 om den fransk-italienska sjörättens inflytande på jugoslavisk rätt och den engelska sjörättens inflytande på polsk rätt.

[16] Se om **estoppel**- regeln Reg.prop. 116/74 s. 11 f., Kungl. Maj:ts prop 1973:137 s. 71 ff. samt Selvig (Kjøpsretten) s. 128 ff. Se beträffande SjöL 126 och 146 §§ Kom.miet. 1939:8 s. 77 ff. och s.89, SOU 1936:17 s. 177 ff. och s. 216 f. samt Instilling 1936 s. 53 ff. och s. 68 f.

[17] Se även avsnitt 6.1.1. nedan.

3.2. Den avtalsrättsliga bakgrunden

Befraktningsavtalen har ofta uttryckts vara avtalstyper **sui generis** varvid de speciella omständigheter som berör sjöfarten och fartygets drift bör beaktas[1]. Å andra sidan kan man inte undvika att betona att befraktningsavtalen är avtalstyper bland andra och faller under generella avtalsrättsliga riktlinjer. Denna aspekt har betonats i olika sammanhang och utgör ingen nyvärdering[2]. På senare tid har frågan dryftats av **Grönfors**. Han betonar en tredimensionell syn som utöver **sui generis**- regler omfattar både den allmänna avtalsrätten och analogier från andra avtalstyper. Grönfors gör dock reservationer mot automatiska sammanbindningar[3].

Allmänna avtalsrättsliga riktlinjer är av relevans vid uppställandet av regler och principer med avseende på befraktningsavtal, om undersökningens föremål ger möjligheter till en sådan anknytning såsom i frågan om fartygets skick och egenskaper[4]. I andra sammanhang kan anknytningsmomenten vara svaga såsom beträffande liggetidsspörsmål.

> Man kan ytterligare anknyta till Jan **Hellners** uttalanden om avtalstypifieringen. Hans framställning "Speciell avtalsrätt II. Kontraktsrätt" utgår från en klarläggning av olika avtalstyper, men den kompletteras av "Allmänna ämnen". Hellner uttalar, s. 21: "Skulle det förhålla sig så att domstolarna gör en klar skillnad mellan olika kontraktstyper vid bedömningen av rättsfrågor, vore det knappast berättigat att fästa så litet avseende vid typen. Men såvitt jag har kunnat

---

[1] Se beskrivningen i Braekhus (Marlus) s. 9.

[2] Se om betydelsen av den allmänna avtalsrätten i sjörättsliga sammanhang särskilt Selvig (Freight Risk) § 1.33. Se vidare Hoppu s. 7 ff., Grönfors (Inledning) s. 53 och Falkanger (Leie) s. 18 f. Även Knoph betonar den allmänna förmögenhetsrättens betydelse i sjörätten, se s. 6 f. Jfr läget exempelvis i amerikansk rätt Gilmore & Black s. 195 f. I äldre rätt uppfattades transport- och befraktningsrätt utgöra ett slags särrätt starkt frånryckt den allmänna avtalsrättens grundsatser. Se Lang s. 152 ff. Lang ansåg att "Man är ... ej allenast berättigad utan även förpliktad att interpretera sjörätten såsom ett helt för sig, och man gör väl i att först taga sakens natur, sjörättens historiska utveckling, analogien och främmande sjölagar till råds, innan man använder den allmänna privaträttens läror å specifikt sjörättsliga levnadsförhållanden, till vilkas egendomliga krav den allmänna rätten ej tar någon hänsyn".

[3] Se Grönfors (SvJT 1988) passim.

[4] Jfr Grönfors (Sjölagens) s. 14 och s. 45.

iaktta tillämpar de svenska domstolarna i stort sett samma lösningar i likartade frågor, oavsett vilken kontraktstyp avtalet hänförs till"[5].

Den avtalsrättsliga bakgrunden kan ses även ur ett annat systematiskt perspektiv. I stället för eller vid sidan om de allmänna riktlinjerna och ofta en ganska långtgående abstraktionsnivå utgår man från olika avtalstyper och undersöker komparativt huruvida likadana eller liknande regler och principer gäller beträffande någon särskild problemställning. En gemensam linje ger antydanden om att det inte är avtalstypens speciella drag som föranlett uppställandet av dessa regler och principer utan det har förelegat andra motiv. Avtalstypifieringen spelar i så fall en underordnad roll.

Man kan även beakta analogislutsatser. I nu avsedda hänseenden betonas särskilt saklega och köp[6]. Om rättsläget är oklart antingen så att någon allmän avtalsrättslig princip inte har stadgat sig eller så att studien av de särskilda avtalstyperna föranleder olika resultat, kan tyngdpunkten i främsta rummet ställas på saklega, särskilt fartygslega - om nu material härvid över huvud taget förekommer med beaktande av det aktuella problemet - och därefter på köp, emedan saklega i motsats till köp är av bestående karaktär och dessutom avser upplåtelse, inte överlåtelse. Dessa drag ligger nära befraktningsavtalen. Men denna prioritering kan inte gälla utan förbehåll. Köprätten kan exempelvis förete en modernare syn på problemet än rättsläget i saklega.

Det samnordiska utkastet till köplagstiftning, NUKöpL (1984:5), har lett till lagstiftning i Finland år 1987 och i Norge år 1988 (NKöpL). I Sverige har Regeringens proposition 1988/1989:76 om "Ny köplag" givits, men den har inte hunnit med i denna undersökning. Hänvisningarna avser därmed den "gamla" svenska köplagen. De skandinaviska köplagarna från början av detta århundrade håller på att flyttas till arkivhyllorna. Med termen de skandinaviska köplagarna avses i denna undersökning denna äldre lagstiftning. Nyare lagstiftning noteras skilt. Genom L om godkännande av vissa bestämmelser i konventionen angående avtal om internationella köp av varor och F om ikraftträdande av konventionen angående avtal om internationella köp av varor samt av lagen om godkännande av vissa bestämmelser i konventionen har nämnda konvention av år 1980 införlivats i finsk rätt. I Norge har konventionen beaktats i NKöpL.

---

[5] Se i övrigt idem II s. 17 ff. Jfr ytterligare Saxén (Förlagsavtalet) s. 55 f.

[6] Se om den analoga tillämpningen av köprätten i fråga om sjöfrakträtten ND 1977.236 (Svensk skiljedom) s. 247 f. Se om reservationer föranledda av de särdrag som berör avtal angående fartygsdriften Falkanger (Leie) s. 12 ff. Jfr Sundberg § 3 om analogierna i saklega från nyttjanderättslagstiftning och köprätt samt om den interna prioriteringen. Se Hellner II s. 22 och det starka betonandet av analogier.

Även de övriga nordiska länderna har undertecknat denna konvention. Den betecknas härefter som FN- konventionen. Den nationella lagstiftningen tillämpas för de nordiska ländernas del vid inhemska och internordiska köp. Vid internationella köp i övrigt tillämpas FN- konventionen[7].

Den komparativa och analoga synvinkeln kan dessutom ge olika argumenteringsalternativ på motsvarande sätt som de allmänna avtalsrättsliga riktlinjerna.

Då man vid undersökningen av frågan om fartygets skick och egenskaper beaktar den avtalsrättsliga bakgrunden ur ovan avsedda perspektiv möjliggörs även ett beaktande av rättsutvecklingen inom avtalsrätten. I annat fall kunde man löpa risken för att så inte skulle ske. Exempelvis kan man inte underlåta att anse KöpL i många hänseenden utgöra en kodifiering av den senaste tidens rättsuppfattning på avtalsrättens område över lag. Denna utveckling kan inte förbises i befraktningsrätten. Åtminstone kan rättspolitiska argument framföras i stöd härav, men i omfattande grad kan utvecklingen inrymmas redan i **de lege lata**- ställningstaganden.

Det torde vara givet att ovan nämnda material i det följande genomgående används med en kritisk syn. De allmänna avtalsrättsliga riktlinjerna är ofta vaga och man löper risken för att acceptera för långtgående generaliseringar. Beträffande analogier kan exempelvis icke-befraktningsrättslig lagstiftning ha beaktat helt andra syftemål såsom konsument- eller sociala aspekter[8]. Dessutom får befraktningsförhållandenas och -avtalens särdrag inte råka i en subsidiär ställning. Den avtalsrättsliga bakgrundens inflytande är beroende av sakförhållandet.

Det kan i stöd av det ovan sagda anses utgöra en viktig uppgift att undersöka befraktningsavtalen inom den allmänna avtalsrättsliga miljön och att i fråga om olika avvägningar betona sådana aspekter som inte är beroende av avtalstypifieringen[9].

---

[7] Se KöpL 5 §. Se närmare Reg.prop. 198/86 och Reg.prop. 93/86 s. 8 ff., s. 15 ff. och s. 48. Avgörande för köpets karaktär är var parterna har sina affärsställen. I Norge har en annan lagstiftningsteknik accepterats. De särbestämmelser som krävs av FN-konventionen har inarbetats i NKöpL, se Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 1987) s. 16 ff. Se om konventionens uppkomsthistoria Honnold s. 37 ff. Se även Sevón m fl s. 26 ff. om bakgrunden.

[8] Se exempelvis KöpL 32 § i vilken i propositionsskedet ingick ett 2 mom. om en tvåårsfrist vid reklamation. Detta moment ströks i riksdagsbehandlingen på grund av konsumentskyddshänsyn. Se Reg.prop. 93/86 s. 80 och lagutskottets bet. 13/86 s. 4. Jfr NKöpL 32 §.

[9] Se Grönfors (SvJT 1988) passim. Jfr Gorton (Anm.) s. 749 f. där han kritiserar Grauers' framställning av den anledningen att en nödvändig koppling mellan avtalsrätten och köprätten saknas. Se Falkanger (Leie) s. 12 ff. som för skeppslegans del hänvisar till beaktandet av allmänna obligationsrättsliga principer och vanliga befraktningsregler,

Men vilken avtalsrättslig bakgrund skall beaktas med hänsyn till det tidigare nämnda om nordisk befraktningsrätt? Till den del som de nordiska avtalsrättsliga riktlinjerna kan anses vara homogena eller de befraktningsavtalen närstående avtalstyperna homogent reglerade finns det även belägg för att beakta dessa inom det nu aktuella problemområdet med en möjlighet att bibehålla hänvisningen till nordisk rätt. Detsamma gäller ifall fasta riktlinjer över huvud saknas exempelvis beträffande den avtalsrättliga bakgrunden i finsk rätt. En annan sak är att försiktighet krävs, emedan den avtalsrättsliga bakgrunden är så omfattande att risken för förbiseende av nationella variationer och nyanser är uppenbar.

Användandet av nu nämnt material kan föranleda en viss kollisionskurs. De finska avtalsrättsliga riktlinjerna och den finska avtalsrättsliga utvecklingen kan i vissa fall visa i annan riktning än nationella trender i ett annat nordiskt land. Den nationella avtalsrättsliga bakgrunden kan också stå i konflikt med de övriga nordiska befraktningsrättsliga riktlinjerna. Dessa eventuella konfliktsituationer måste lösas i samband med en närmare konkretisering av problemområdena.

---

särskilt tidscertepartiregler. Enligt Falkanger accentueras köprätten, emedan (s. 17) "Skandinavisk obligasjonsrettslig teori er ... i vesentlig grad bygget opp omkring de kjøpsrettslige regler, slik at problemet - i sterk forenkling - vil vaere hvorvidt det bør trekkes analogier fra kjøpsforhold til leie av skib". Se vidare Selvigs kommentarer i ND 1979.IX ff.

4. DEN AVTALSRÄTTSLIGA BAKGRUNDEN OM AVTALSFÖREMÅLETS STANDARD

4.1. Inledning

I avsnitt 4. framläggs endast allmänna fråge- och problemställningar av betydelse för den befraktningsrättsliga delen.

Det finns olika uppfattningar om vad som skall betraktas som avtalsbrott. Det kan vara fråga om åsidosättande av en handlingsnorm som skall tillämpas i avtalsrelationen. Till begreppet kan även anknytas ett krav på inträde av åtminstone någon påföljd[1]. Avtalsbrottet kan vara av olika slag. En prestation kan utebli eller försenas, vårdplikten har inte iakttagits osv. Då avtalets föremål (en bestämd sak) inte motsvarar en viss standard är det fråga om fel ("mangel"). Detta är köprättens stadgade terminologi. Vid kvantitativa störningar användes tidigare ofta termen brist, men av KöpL 17 § framgår att en sådan åtskillnad inte numera är aktuell, jfr 43 § 2 mom. I nyttjanderättssammanhang används i stället för fel termen brist[2].

"Fel" ger upphov till främst två slag av problem. För det första frågar man sig om en närmare definition är erforderlig. För det andra uppfattar

---

[1] Se om de centrala riktlinjerna härvid Taxell s. 171 som anför att avtalsbrott innebär "att en för avtalets fullgörande gällande handlingsnorm åsidosatts". Se vidare Rodhe s. 182 och s. 266 f. samt idem (Lärobok) s. 20 som indelar förpliktelserna i förpliktelser till uppfyllelse och ansvarsförpliktelser. Åsidosättandet av förpliktelserna benämns som underlåten uppfyllelse respektive avvikelse. En avvikelse (från fakta) är relevant om den medför åtminstone någon påföljd. Se även systematiken i Arnholm s. 238 f., Augdahl s. 168 och Ussing s. 50. Det är givet att de uppställda utgångspunkterna har utvecklats av respektive författare genom en närmare analys och nyansering, vilka inte kan refereras här. Man tycks emellertid kunna notera att både Taxell, Arnholm och Augdahl uppfattar avtalsbrottet som någonting "neutralt" medan Ussing (och Rodhe med tillägget "relevant") gör termens användning beroende av påföljdernas inträde. Jfr vidare Krokeide s. 623 f.

[2] Se exempelvis HyresL 10 §, Almén & Eklund s. 571 ff. och s. 666 ff., Bengtsson (Nyttjanderätt) s. 76 och Rodhe (Lärobok) s. 79 samt Vinding Kruse s. 65 ff. beträffande fastighetsköp.

man ofta att det är fråga om en utredning av en sanktions inträde, man utreder med andra ord rättsverkningarna[3].

En definition av felbegreppet är inte behövlig. Den uppfyller ett självändamål som inte ger beslutsfattaren särskilt långtgående direktiv om det värdefulla i sammanhanget, dvs. direktiv om relevanta argument vid utredningen av avtalsparternas rättsläge. "Fel" är dessutom en antydan om att gå händelserna i förväg, emedan dess användning som uttryck för en bakomliggande juridisk argumentering antyder att man redan eventuellt har att göra med en särskild form av avtalsbrott och dessutom med en sanktions inträde. Problematiken anknyter sig emellertid i verkligheten inte endast till denna i och för sig centrala företeelse. Avtalet skall även bli föremål för tolkning - denna term avsedd i vidsträckt bemärkelse. Då man tolkar avtal är det inte fråga om fel. Fel kan man tala om först då tolkningsresultatet jämförs med fakta. Dessutom kan denna jämförelse leda till icke-fel. Termen lämpar sig därmed bäst att användas i samband med sanktionerna, men i övrigt kan man utgå från någon annan systematik. På denna punkt krävs ingen nyvärdering. I fråga om avtalsföremålets skick och egenskaper har man hävdvunnet hänvisat till uttrycken konkret (subjektiv) och abstrakt (objektiv) standard[4]. Den konkreta standarden är allmänt taget nära anknuten till individuella förhållanden kring avtalet, medan den abstrakta standarden i grova drag avser ett slags minimistandard vilken krävs i omsättningen. Den konkreta och den abstrakta standarden skall i det följande endast uppfattas som uttryck för en nyanserad bak-

---

[3] Se om felbegreppet exempelvis Rodhe s. 216 ff., Arnholm s. 246 ff. samt Ussing s. 35 f. Se Sundberg s. 62: "Med fel blir att förstå en negativ avvikelse från avtalsnormen rörande godsets skick". Se Ussing s. 50 f. som anser att man i princip inte borde tala om "mislighold" i samband med fel, emedan prestationen ofta inte föregås av en förpliktelse. Ussing behandlar felfrågan skilt från "mislighold", se s. 35 ff. Han anser dock att man kan använda uttrycket vid fel "Af mangel på et bedre navn...". Se vidare Selvig (Freight Risk) § 10.3 som betonar att felfrågans utredning baserar sig på tanken om en riskfördelning mellan parterna. Den systematiska ställningen och det godtagbara behandlingssättet av uttrycket har givit upphov till varierande uppfattningar. Se Aaltonen s. 99 och idem (I) s. 146 ff. om felets självständiga definiering samt kritiken mot denna uppfattning innefattande en hänvisning till sanktionernas relevans i sammanhanget och om relevanta övriga källhänvisningar beträffande köp Routamo s. 35 ff. I KöpL 17 - 19 §§ har felet beskrivits främst genom hänvisning till alternativa bedömningsrekvisit. KöpL:s systematik har kritiserats av Portin, se Portin s. 6 och s. 7 f.

[4] Vid fel har man följaktligen använt uttrycken konkret och abstrakt fel. Se om beskrivningen av dessa uttryck allmänt Rodhe s. 219 och s. 225 samt i köp Godenhielm s. 106 ff.

grundsargumentering varvid gränslinjerna dessutom inte är exakta. En närmare definition är ej heller på denna punkt ändamålsenlig.

Man finner det tämligen naturligt att avtalsföremålets godtagbara standard avser avtalsföremålets fysiska eller faktiska skick och egenskaper. En båtmotor skall ha det antal hästkrafter som säljaren uppgivit i kontraktet. I en juridisk bedömning föreligger det emellertid enligt stadgad uppfattning även andra krav än endast sådana som berör den faktiska beskaffenheten. Hur karakteriserar man ansvaret för uppgifter om den överlåtna rörelsens ekonomiska ställning? Det är fråga om ansvar för avtalsföremålets ekonomiska beskaffenhet. Överlåtaren eller upplåtaren har vidare ansvar för avtalsföremålets sakrättsliga beskaffenhet. Han skall exempelvis ha kompetens att överlåta avtalsföremålet. En åtminstone i svensk doktrin - och numera utan tvivel även i finsk doktrin - tämligen stadgad systematisk uppfattning är att avtalsföremålet inte skall vara förenat med myndighetsbegränsningar beträffande dess användning. Det skall vara av viss politirättslig beskaffenhet. I fråga om fel talas det följaktligen om faktiska, ekonomiska, rättsliga och rådighetsfel[5].

Utredningen av den avtalsrättsliga bakgrunden syftar primärt att beakta avtalsföremålets faktiska beskaffenhet, men å andra sidan kan den ekonomiska beskaffenheten anses följa samma riktlinjer. Dessutom jämställs den politirättsliga beskaffenheten i regel med den förstnämnda gruppen. De till avtalsföremålets politirättsliga och sakrättsliga beskaffenhet hänförbara allmänna frågeställningarna återkommer i en skild undersökning som nedan betecknas som Del II.

Ovan konstaterades att fastställandet av avtalsföremålets standard berör avtalets tolkning i vidsträckt bemärkelse. Härvid avses för det första egentlig tolkning och för det andra utfyllning. Det föreligger inte möjligheter eller orsak att närmare beröra de härtill anknutna allmänna fråge- och problemställningarna, men å andra sidan kan de inte helt förbises.

Vid utredningen av vad som skall gälla mellan parterna hänvisas allmänt bl.a. till det som "må anses avtalat". En sådan hänvisning utan när-

---

[5] Se om denna indelning exempelvis Rodhe s. 216 ff. Rodhe nämner emellertid inte avtalsföremålets ekonomiska beskaffenhet. Däremot har Chydenius i en äldre framställning noterat detta krav, se Chydenius I s. 105: "Lika betydelse som utsaga angående varans fysiska beskaffenhet har ock uppgift om dess ekonomiska egenskaper, t.ex. om dess afkastning". Se vidare Hellner I s. 147 ff. som bl.a. anför att termen ekonomiskt fel har lanserats av Vahlén i "Köp av fastighet. Lagfart", 1972, s. 72 f. Hellner jämställer ekonomiskt fel med faktiskt fel. Jfr däremot Ussing (Køb) s. 126 f. enligt vilken det i allmänhet inte är fråga om fel om verksamheten vid försäljning av rörelse är mind-re värd än man förväntat sig. Jfr Sevón m fl s. 94 varvid det inte hänvisas till ekonomiskt fel och Godenhielm s. 109 f. som beträffande lösöreköp endast hänvisar till sakfel och rättsligt fel.

mare preciseringar ger möjlighet till en **in casu**- prövning. Man eftersträvar att utreda det som parterna förmodas ha avsett eller förutsatt. Det är i så fall fråga om periferin av det relevanta i avtalsförhållandet. Å andra sidan har tolkningen inte begränsats till detta, utan man har givit en mera omfattande räckvidd för argumenteringen. **Vahlén** har gjort en närmare indelning i detta hänseende. Enligt honom kan man tala om en subjektiv förutsättning, som kan bestå av en förutsättning i egentlig mening eller av en förutsättning baserad på ett individuellt hypotetiskt resonemang. Den egentliga subjektiva förutsättningen avser att parten medvetet utgått från ett visst antagande, medan det andra alternativet består av att det i övrigt inträffar eller förelegat omständigheter, som kunde ha varit av betydelse för parts beslut, om han räknat med dem. Den ingående distinktionen leder till att man vid subjektiva egentliga förutsättningar tolkar avtalet medan man i det senare fallet hänvisar till utfyllande tolkning av avtalet. Av denna kortfattade beskrivning inser man att distinktionen måste bereda på svåra problem i ett mera pragmatiskt perspektiv[6].

I fråga om kodifierade avtalstyper kan det förekomma en till avtalsföremålets standard hänförlig reglering. Det står som självklart att standarden i så fall fastställs i stöd av denna reglering om andra hållpunkter saknas. Man utfyller avtalet med rättsregler. Även utan stöd i skriven lag kan en motsvarande utfyllning aktualiseras med hjälp av rättskälleläran.

Det föreligger inte orsak att i detta sammanhang uppställa närmare gränser för de ovan nämnda alternativen. Dessutom har det medgivits att gränsdragningen är inexakt. Även om man inte till alla delar skulle acceptera den förda argumenteringen visar den dock att man inte systematiskt kan nöja sig med att kanalisera de aktuella problemen endast via frågan

---

[6] Se Vahlén s. 56 ff. och s. 193 ff. särskilt s. 202 om utfyllande tolkning efter tyskt mönster "ergänzende Auslegung". Se även idem (Formkravet) s. 211 ff. Den av Vahlén framställda skillnaden kan eventuellt hänföras till den sk. förutsättningslärans hela användningsområde, varvid särskilt betydelsen av ändrade förhållanden kan ha anknytning till det senare i texten nämnda alternativet. Förmodligen kan man anknyta detta alternativ även till konkretiseringen av väsentlighetsrekvisitet vid hävning med hjälp av förutsättningsläran. Jfr Adlercreutz II s. 17: "Här åsyftas inte vad som kan räknas som underförstått i avtalet utan att ha kommit till uttryck däri. Sådant är resultat av tolkning. Utan här avses lösningar på frågor som aldrig varit uppe i parternas medvetande men ändå kan lösas med hjälp av för avtalssituationen speciella fakta. Det gäller att fylla en lucka i avtalet ...". Adlercreutz talar härvid om individuell utfyllning i stället för utfyllande tolkning. Det som varit uppe i parternas medvetande och blivit föremål för deras beslut anser Adlercreutz vara underförstått avtalat; se även s. 32 f. samt vidare s. 103 ff. Adlercreutz medger att det endast är fråga om en vag formel. Se Karlgren (Formkravet) s. 794 som hänvisar till de praktiska svårigheterna i Vahléns indelning. Se vidare Huser s. 120 f.

"Vad har avtalats?". I stället måste frågan utvidgas till "Vad följer av avtalsrelationen?"[7].

De ovan behandlade allmänna riktlinjerna kring avtalstolkning betonar delvis avtalet och till avtalet nära anknutna moment, dvs. den konstaterade eller hypotetiska partsviljans relevans, delvis mera objektiva till rättsordningen anknutna moment.

Genomslagskraften av ett antal olika avvägningsmoment är så stark i sammanhanget att man inte ens för formbundna avtals del har ansett det helt uteslutet att i bedömningen beakta andra data än de som framgår av själva kontraktet. Man kunde ha förmodat att formkravet för bl.a. fastighetsköp i JB 1:2 skulle föranleda ett motsatt resultat, men ännu tydligare tycks det skriftliga avtalets villkor betonas i JordlegoL 3 § 2 mom. Formkravet har alltså inte förhindrat att basera fastställandet av avtalsföremålets standard på andra än av kontraktsvillkoren och av lagstiftningen framgående grunder[8].

---

[7] Se Huser s. 94 ff. som schematiskt har framställt avtalsmekanismens olika delelement. Huser talar om "det rettsvirksomme avtaleinnhold" som innebär tolkning i egentlig bemärkelse av avtalet samt utfyllning med "förutsättningar" och "bakgrundsrätten". Detta leder till det preliminära avtalsinnehållet som skall genomgå en giltighetscensur. I denna mekanism inverkar ytterligare ett antal sidoelement.

Det har uppstått problem kring frågan om avtalets begrepp och partsviljans betydelse i olika sammanhang. Se exempelvis SAvtL 9 § varvid passivitet har uttryckts utgöra en viljeförklaring från vederbörande persons sida. Denna utgångspunkt har inte accepterats utan kritik. Se Karlgren (Passivitet) s. 89 f. som uttalar att regleringen helt enkelt ger uttryck för att lagstiftaren anser passiviteten ha vissa rättsverkningar i sammanhanget. Se även von Hertzen s. 129 ff. som talar om objektiv avtalsverkan. Motsvarande problemställningar uppstår även kring felproblematiken, se avsnitt 4.3. om den abstrakta standarden.

[8] För finsk rätts del finner man belägg beträffande fastighetsköpet bl.a. i HD 1969 I 2, HD 1961 II 119 och HD 1933 II 37. Jfr ogiltighetsfallet HD 1971 II 2. En ingående beskrivning av finsk rätttspraxis görs av Wirilander (Myyjän) s. 481 f. Se dessutom Taxell s. 36. I svensk rätt verkar läget vara detsamma, se NJA 1980.398. Se vidare SJB 4:18 och 4:19. Se Agell s. 721 enligt vilken formkravet "omfattar enligt JB bara vissa typer av villkor vid fastighetsköp, men alltså **inte** sådana förhållanden, som kan läggas till grund för säljarens ansvar för fel". I JordlegoL 3 § 2 mom. stadgas: "I legoavtal, som skall upprättas skriftligen, skola intagas samtliga avtalsvillkor. Villkor, som icke är intaget i kontraktet, är ogiltigt. Ändring av eller tillägg till avtalsvillkor och överlåtelse av legorätt skola likaså avfattas skriftligen". Se härom Kartio s. 28 ff. och s. 40 ff. varvid det framgår att formkravet vid jordlega inte ställer hinder för att beakta olika data vid tolkningen. Se vidare om formkravets närmare innehåll Wirilander s. 52 ff. som dock inte tar ställning till relationen mellan formkravet och relevansen av utanför kontraktet stående omständigheter. Se SJB 8:3 och 8:9. Jfr Bengtsson (Nyttjanderätt) s.

Rodhe indelar de obligationsrättsliga förpliktelserna i förpliktelser till uppfyllelse och ansvarsförpliktelser. De förstnämnda "karakteriseras därav, att gäldenären är skyldig att göra något eller att icke göra något". De senare består därav "att gäldenären ... ansvarar för att vissa fakta förelågo vid en viss förfluten tidpunkt, föreligga nu, eller komma att föreligga vid en viss tidpunkt i framtiden"[9]. Frågan om avtalsföremålets standard anknyter till ansvarsförpliktelser. Hänvisningarna till det som har avtalats, det som må anses avtalat, utfyllande tolkning och utfyllning gör det angeläget att utreda under vilka närmare förhållanden en ansvarsförpliktelse beträffande avtalsföremålets standard anses ha uppkommit. När föreligger relevans? I många situationer krävs ingen särskild avvägning. De uppgifter om avtalsföremålets egenskaper som ett av parterna undertecknat skriftligt avtal innehåller kan knappast anses som irrelevanta eller betecknas som inte utgörande en ansvarsförpliktelse[10].

Däremot kan nu avsedda uppgifter till innehållet vara oklara. Innehållet i relevanta förpliktelser skall utredas[11].

Det ovan nämnda kan sammanfattas så att avtalstolkningen i vidsträckt bemärkelse, med hänsyn till avtalsföremålets standard, omfattar en utredning av enligt vilka bedömningsrekvisit en relevant förpliktelse uppkommer och enligt vilka riktlinjer en förpliktelses innehåll fastställs. Det är av betydelse att systematiskt skilja mellan relevansbedömning och innehållsbedömning. I en faktisk situation kan dessa sammanfalla eller stå nära varandra.

---

102 ff. Huruvida formkravet i jordlega förlorar i förhållande till preciserade och konkreta uttalanden om fastigheten, exempelvis om arealen, kan dock ifrågasättas.

[9] Se Rodhe (Lärobok) s. 20. Man kan också tala om avtalsrelationens handlingsnormer vilka består av förpliktelser och rättigheter, se Taxell s. 1 f. Uttrycket förpliktelse sammanbinds inte med möjligheten att kräva naturaluppfyllelse, jfr Vinding Kruse s. 84 ff.

[10] Jfr Rodhe s. 226 f., Braekhus (Mangler) s. 432 f. och Falkanger (Leie) s. 165. Se om betydelsen av sk. **preamble** i certepartier Gorton (Shipping) s. 71 f.

[11] En åtskillnad mellan relevansen och innehållet kan bl.a. noteras i Ekströms uttalanden om tolkning av rättsärenden, se Ekström s. 710. Han konstaterar att en viljeförklaring blir åtminstone i princip föremål för tolkning avseende dess innehåll. Ekström fortsätter att "som en första uppgift för tolkningen ofta kan framställa sig frågan huruvida en viss viljeförklaring bör tilläggas någon **rättslig** betydelse överhuvudtaget". Se vidare Grönfors (Avtalslagen) s. 42 om förhållandet mellan bestämmandet av avtalsinnehållet och avtalstolkning samt Falkanger (Sammenligning) s. 540 ff.

4.2. Avtalsföremålets konkreta standard

4.2.1. Relevansbedömningen

4.2.1.1. Allmänt

Den relevansbedömning som berör den konkreta standarden har förtydligats i KöpL 17 - 19 §§, jfr NKöpL 17 - 19 §§, och därförinnan i viss mån av något liknande stadganden i KSL 5:1.2 och 5:5[1]. I nämnda lagstiftning löses emellertid inte frågan om vad som är avtalat. Det ges endast vissa hållpunkter. Utanför köplagstiftningens tillämpningsområde är man i behov av att uppställa närmare bedömningskriterier. Olika konstruktionsalternativ kan komma i fråga.

Förutsättningsläran har varit föremål för en mycket omfattande diskussion i nordisk doktrin. Man kan fråga sig huruvida den är aktuell då avtalsföremålets standard skall fastställas.

Avtalsgäldenärens garantiansvar är i regel ihopkopplat med skadeståndssanktionen, men om man accepterar garantiansvar i ett sådant sammanhang har man samtidigt uppnått belägg för att en förpliktelse har åsidosatts. Garantikonstruktionen berör relevansbedömningen.

Det torde inte föreligga tvivel om att man i avtalsrätten i dagens läge accepterar KöpL:s analoga inflytande med en närmare nyansering enligt sakförhållandet. KöpL:s reglering med hänsyn till relevansbedömningen kan därmed ha ett visst inflytande även i fråga om befraktningsförhållanden.

Dessa alternativ analyseras inte detalj. En tämligen generell beskrivning är dock nödvändig med tanke på behandlingen av det befraktningsrättsliga avsnittet.

4.2.1.2. Avtalsinnehållet

Det ovan nämnda exemplet om betydelsen av uppgifter i ett skriftligt avtal betecknar en i regel problemfri situation med hänsyn till relevansbedömningen. En sådan bedömning behövs helt enkelt inte. Det föreligger ett "uttryckligt avtal". Uppgifter, uppfattningar och förväntningar kan dock ha kanaliserats förbi det skriftliga avtalet eller sedan har parterna inte över

---

[1] Se beträffande andra avtalstyper Takki s. 93 f., Bengtsson (Nyttjanderätt) s. 78 f. samt Brunsvig s. 56 f.

huvud taget ingått avtalet i skriftlig form. I så fall behövs preciserade kriterier.

Att man i regel anser ett skriftligt avtal vara problemfritt i fråga om relevansbedömningen finner sin givna och naturliga förklaring däri att avtalsuppkomsten är problemfri. Vid utredningen av andra situationer förefaller det vara motiverat att anknyta till avtalsmekanismens inledningsskede.

AvtL 1 kap. ger riktlinjerna för avtalets uppkomst via anbuds- och acceptmekanismen, men ett faktum är att argumenteringen inte kan bindas endast till detta alternativ. AvtL 1 § 2 mom. uppställer bl.a. den begränsningen att handelsbruk eller annan sedvänja föranleder annan bedömning. Men det finns ett antal situationer där AvtL:s mekanism verkar verklighetsfrämmande - det kända exemplet om avtalets uppkomst vid uppstigningen i spårvagnen är ett gott uttryck för detta. Regleringen lämpar sig helt enkelt illa på ett antal livssituationer. Särskilt problematiskt är AvtL:s reglering med hänsyn till användningen av standardavtal[2].

Avtalets uppkomst kan eventuellt "tvingas" in i AvtL:s mekanism, men å andra sidan har det framförts att man kan hänvisa till andra alternativa konstruktioner. Ett slags handslagsfall är avtal mellan närvarande. Parterna följer på ett eller annat sätt formeln "Vi är överens om att avtal har uppkommit med villkoren X". Den eventuella övriga utredningen koncentrerar sig naturligen på bevisfrågor. Det ovan nämnda handelsbruket kan ge närmare direktiv. Sedvanligt förfarande mellan de individuella avtalsparterna kan styra avvägningen. Det är fråga om partsbruk. Förhandlingarna kan vara mera utdragna än vad gäller i handslagsfall så att parterna gradvis uppnår överenskommelse om avtalets olika delar. Denna form av förhandlingar är typisk i befraktningsförhållanden. Slutligen är det möjligt att konstruera ett avtal med hjälp av vissa faktiska omständigheter, exempelvis med hjälp av faktiskt omhändertagande av gods för transport eller förvaring.

För avtalsbundenheten kan ha uppställts förbehåll eller förutsättningar exempelvis så att endast ett undertecknat kontrakt konstituerar avtalets uppkomst[3].

---

[2] Se härom Wetterstein (Säljarens) s. 109 f., Hellner (JFT) s. 281 ff. och Grönfors (Avtalslagen) s. 32 ff.

[3] Se om avtalsbundenhetens uppkomst von Hertzen som utgår i kapitel 2 från olika definitioner på avtal, men tillägger följande, s. 38: "Vaikka sopimuksen käsitteenmäärittelyä pidetään eräänlaisena rajankäynnin kiintopisteenä, itse rajankäyntiä voidaan suorittaa monesta eri lähtökohdasta ja näkökulmasta käsin". von Hertzen framkommer med en närmare nyansering i kapitlen 3 - 6. Se s. 41 ff. - jämte hänvisningar bl.a. till nordisk doktrin - varvid det framgår att anbuds- och acceptmekanismen har i tysk,

Den relevansbedömning som berör avtalsföremålets konkreta standard ansluter nära till de konstruktionsalternativ som enligt det ovan sagda berör avtalsbundenhetens uppkomst. Det är fråga om avtalsinnehållet. Uttrycket används då inte enbart med hänsyn till det centrala avtalsdokumentet utan det innehåller en mera ingående nyansering. Anbuds - och acceptmekanismen innebär att det finns ett preciserat anbud, som bland andra uppgifter kan innehålla en beskrivning av avtalsföremålets skick och egenskaper. Accepten i den renodlade formen endast bekräftar anbudets innehåll. Komplikationer i händelseförloppet kan dock förekomma, men AvtL tar delvis ställning till dessa, se särskilt 6 § 2 mom. Vad som betraktas som anbud kan vara oklart, men om anbud och accept föreligger företer relevansbedömningen knappast särskilda problem. Detsamma gäller handslagsfallen så länge som man lyckats föra tillräcklig bevisning härom. Även det individuella partsbruket kan ge uttryck för avtalsinnehållet. Exempelvis skall säljaren vid varaktiga affärsförbindelser leverera va-

---

fransk, amerikansk och nordisk rätt ansetts utgöra endast ett mönster vid avgörandet av om avtal uppkommit eller inte. Avtalsförhandlingarnas betydelse har enligt von Hertzen framlagts enligt två alternativ: antingen resulterar de i ett slutgiltigt anbud eller i en gradvis låsning av förhandlingspositionerna, se ss. 47 - 55. Av betydelse vid bedömningen av avtalets uppkomst kan vidare vara om parterna kan anses ha överenskommit om avtalets väsentliga beståndsdelar, men exempelvis i tysk rätt betonas enligt von Hertzen ofta att överenskommelse om alla frågor skall föreligga för att avtal skall ha ingåtts. von Hertzen själv ger uttryck för att av avtalsbundenhet förutsätts att parterna ömsesidigt har givit uttryck för sin vilja att bli bundna. Han accepterar inte tillitsprincipen i sammanhanget. Däremot betonas vikten av privatautonomi och avtalsfrihet, se ss. 56 - 99. Se vidare idem ss. 100 - 128 om användningen av förbehåll med tanke på avtalets uppkomst. Avtalad skriftform kan avse endast att underlätta bevisningen eller vara en förutsättning för avtalets uppkomst. Även i detta sammanhang betonar von Hertzen parternas intentioner. von Hertzen visar att avtalsförhandlingar kan ge upphov till passivitetsverkan enligt rättsordningens objektiva krav. Parternas ställning kan bedömas på samma sätt som om avtal hade ingåtts. von Hertzen hänvisar till "objektiv avtalsverkan" (objektiivinen sopimusvaikutus). Han anser dock själv att frågan borde ses som ett självständigt rättsligt problem och för rättsverkningarnas del utgående från som om avtal inte hade ingåtts, se ss. 129 - 155.

Se vidare särskilt Grönfors (Avtalslagen) ss. 23 - 43 och Ramberg (Allmän) ss. 128 - 142. Se även Kivimäki & Ylöstalo s. 266 ff. varvid man inte fäster uppmärksamhet vid avtalsbundenhetens uppkomst utöver AvtL:s rekvisit och Taxell s. 132 ff. En jämförelsepunkt beträffande avtalets uppkomst är FN- konventionen, Del II art. 14 - 24. Se närmare Honnold sect. 22 och 131 - 179. Jfr vidare UCC 2-204.

Jfr vidare Restatement 2 § 1 varvid det stipuleras att med avtal (**contract**) avses "a promise or a set of promises for the breach of which the law gives a remedy, or the performance of which the law in some ways recognizes as a duty".

ror av samma kvalitet till köparen[4]. I princip kan detsamma anföras om en gradvis låsning av förhandlingspositionerna, men de exakta bedömningsrekvisiten för uppställande av den tröskel då avtalsbundenhet har uppstått saknas i regel och det är därmed även svårt att fastslå gränserna för avtalsinnehållet.

Handelsbruk och annan sedvänja ligger däremot utanför det individuella avtalets ram. Det är givet att dessa källor skall beaktas, men med tanke på avtalsföremålets standard är frågan hänförlig till den abstrakta relevansbedömningen. Det är fråga om en standard för alla avtalsföremål som faller inom ramen för handelsbruket eller den övriga sedvänjan.

Såsom ovan har nämnts uppställs i KöpL 17 - 19 §§ bedömningsrekvisit för fastställande av varans beskaffenhet. Enligt 17 § 1 mom. skall varan "i fråga om art, mängd, kvalitet, andra egenskaper och förpackning överensstämma med det som följer av avtalet". Någonting närmare om vad som uppfattas som "avtal" anges inte.

> I motiven uttalas endast följande[5]: "Ofta framgår vad som följer av avtalet beträffande varans egenskaper, förutom av det som uttryckligen har avtalats, av omständigheterna kring köpet. Även handelsbruk eller annan sedvänja kan vara relevant vid bedömningen av hurudan vara säljaren är skyldig att avlämna". Med hänsyn till avtalsföremålets konkreta standard erhålls inte särskilt långtgående hållpunkter.

Ett visst förtydligande erhålls indirekt från KöpL 3 §. Enligt lagrummet tillämpas KöpL bl.a. inte i den mån annat följer "av praxis som har utbildats mellan parterna". Partsbruket föregår KöpL:s reglering. Det kan jämställas med "avtalet" - vad än detta innebär[6].

I detta sammanhang tas inte närmare ställning till terminologin eller det acceptabla i ovan nämnda alternativ. Svårigheterna beträffande relevansbedömningen kan accentueras i sådana fall där formkraven förutsätter

---

[4] Jfr NJA 1934.533.

[5] Se Reg.prop. 93/86 s. 56, NKöpL 17 § 1 st. och Ot. prop. Nr 80 (1986-87) s. 59 samt om den nordiska bakgrunden NUKöpL 17 § och s. 223 f.

[6] Se Reg.prop. 93/86 s. 47: "En viss praxis som har utbildats mellan parterna kan också ge vid handen att parterna har kommit överens om att avvika från den dispositiva rätten. Av paragrafen framgår därför uttryckligen att praxis som har utbildats mellan parterna kan åsidosätta köplagens stadganden". Se NKöpL 3 § och Ot. prop. Nr 80 (1986-87) s. 50. Se även Sevón m fl s. 96. Jfr UCC 2-208 (1).

skriftlighet eller då parterna ingått ett skriftligt avtal. Kontraktet (= det skriftligt avtalet) måste kontrasteras mot de andra ovan nämnda alternativen. Läget är ofta det att parterna är överens om avtalets uppkomst och kontraktet utgör endast en bekräftelse härom. Det är möjligt att avtalsinnehållet har splittrats upp i en skriftlig och en annan del. Förutom värdet av de övriga konstruktionsalternativen i sammanhanget måste ställning tas till i hurudan omfattning det skriftliga avtalet kan anses vara uttömmande. Den systematiska indelningen uppföljer i så fall schemat: fastställande av avtalsföremålets konkreta standard i stöd av det skriftliga avtalet och fastställande av avtalsföremålets konkreta standard utan stöd i det skriftliga avtalet[7].

Avtalsinnehållet i ovan nämnda belysning kan dock knappast anses på ett uttömmande sätt reglera relevansbedömningen. Exempelvis i fråga om den gradvisa låsningen av förhandlingspositionerna är rekvisiten tämligen oklara och detta ihopkopplat med ett existerande skriftligt avtal leder till accepterandet av en annan argumenteringslinje närmast i enlighet med de möjligheter som framställs i avsnitt 4.2.1.3. nedan[8].

---

[7] Jfr särskilt Huser s. 118 ff. och referatet av fallet NRt. 1970.794. Inkorporering av allmänna avtalsvillkor hör till frågan om avtalsinnehållet. Detta behandlas inte närmare. Se exempelvis Wilhelmsson s. 48 ff. och Adlercreutz II s. 51 ff.

[8] Se om avtalsinnehållet Grönfors (Avtalslagen) ss. 40 - 43. Grönfors innefattar även handelsbruk och annan sedvänja i avtalsinnehållet, men med hänsyn till det ovan i texten anförda har man föredragit att i denna undersökning se frågan som en del av den abstrakta relevansbedömningen. Frågan återkommer i avsnitt 4.3. nedan. Se vidare s. 43: "Vid avtals ingående enligt den särskilda modellen stegvis låsning av förhandlingspositionerna blir samtliga omständigheter vid tillkomsten av betydelse. Det kan därvid uppkomma betydande svårigheter att få klarhet i hur de olika faktorerna har spelat in på grund av användning av mellanmän, informationskanalerna, bruket av tekniska hjälpmedel (telex, telefax etc) i samband med kontraktsförhandlingarna och bruket av standardformulär". Se om motsvarande accentuering Vahlén s. 252 ff. samt åtskillnaden mellan kontraktsteorin och löftesteorin och vidare s. 255. Se Adlercreutz II s. 32 f., s. 36, s. 38 f. och s. 45 ff., särskilt s. 50 om partsbruk. Adlercreutz ger avtalsinnehållet något andra betoningar än Grönfors. Adlercreutz anser avtalsinnehållet beteckna "resultatet av tolkningsverksamheten med hela det tillgängliga registret av tolkningsdata". Avtalsmekanismens inledningsskede beaktas nog, men inte i lika accentuerad form som av Grönfors. Se ytterligare Aho s. 29 f. och Taxell s. 35 ff. jämte hänvisningen till det som "må anses avtalat". Se även Hellner (Kommersiell) s. 39 ff. som ävenså tycks ge en omfattande räckvidd för vad som skall anses utgöra avtalet och Ramberg (Allmän) s. 75 ff. som ansluter till Adlercreutz. Se vidare om avtalsinnehållet Huser avsnitt 2.2.1. angående det faktum att avtalsinnehållet omfattar samtliga partsuttalanden. Se vidare s. 117 ff. där Huser betonar att termen även kan uppfattas avse det centrala dokumentet i avtalsförhållandet, varvid det är förståeligt att man talar om utfyllning med förutsättningar. Huser noterar även svårigheterna i att avgöra huruvida det centrala dokumentet

4.2.1.3. Andra rekvisit för relevansbedömningen

a. Rekvisiten i förutsättningsläran

Allmänt

Ett sätt att vidareutveckla argumenteringen är vägen via den allmänna förutsättningsläran. Den härstammar från tysk doktrin — främst från Windscheids skrift av år 1850 —[9] och fick inflytande i Danmark. Den innehåller enligt dagens uppfattning tre betingelser för att löftesgivares förutsättning skall anses vara relevant. För det första skall förutsättningen ha varit bestämmande för löftesgivaren, för det andra skall löftesgivares denna förutsättning ha varit synbar för löftesmottagaren och för det tredje skall förutsättningens relevans påverkas av vissa riskfördelningshänsyn. Dessa betingelser återkommer nedan. Beträffande avtal hänförs bedömningen till tiden för avtalsslutet. I denna form har förutsättningslärans betydelse sedermera blivit föremål för diskussion i nordisk doktrin. Betonandet av parts förutsättningar tycks ha haft sin historiska grund i att man accentuerade partsviljan som utgångspunkt i avtalsrelationer. Var detta uttryck för liberalistiska idéer och värden? Det tycktes vara mindre intressant huruvida det var fråga om en hypotetisk eller faktisk partsvilja[10].

---

kan anses uttömmande reglera parternas rättsläge. Se Ussing (Aftaler) s. 429 om partsbruk.

[9] Se B. Windscheid "Die Lehre des römischen Rechts von der Voraussetzung", Düsseldorf 1850 och om utvecklingen närmare Vahlén (Formkravet) s. 177 ff. Det är intressant att notera att Windscheid beträffande avtalstolkning var en anhängare av viljesteorin, se Schmidt (Typfall) s. 498.

[10] Se Lassen § 17 som betonade väsentlighets- och synbarhetskraven. Lassen företrädde dock ytterligare den synen att man skulle betona vissa subjektiva överväganden. Ussing avvek från Lassen genom att betona objektiva riskövervägande. Se härom närmare Ussing (Aftaler) § 41. Se om den historiska bakgrunden Jørgensen s. 52 ff. Se beträffande den omfattande diskussionen Krokeide s. 584 ff.och där gjorda ingående litteraturhänvisningar. Jämförelser har gjorts med "Geschäftsgrundlage" i tysk rätt, men då tycks det främst ha varit fråga om verkan av ändrade förhållanden, se Godenhielm (Om säljarens) s. 84 ff., Karlgren (SvJT 1952) s. 257 ff. och Rodhe (Adjustments) s. 166 f. Se vidare Hellner II s. 237 ff. Bert Lehrbergs framställning "Förutsättningsläran. Allmänna betingelser för möjligheten att frånträda rättshandlingar på grund av okända eller oförutseddsa omständigheter", Uppsala 1989, har inte hunnit med i denna undersökning.

Förutsättningsaspekter har i vissa fall fått uttryck i lagstiftningen om än med modifikationer. Se exempelvis SjöL 126 § 1 mom. och 146 § 1 mom. och jfr Bengtsson

Läran har diskuterats i samband med ett antal avtalsrättsliga företeelser. Den har anknutits till tolkning och utfyllning av avtal, till ogiltighet vid motivvillfarelse jämfört med AvtL 32 § 1 mom. och i tillägg till AvtL 33 §§[11], till verkan av ändrade förhållanden och upplösning av avtalsbundenheten och till rättsverkningarnas inträde då prestationen inte har uppfyllts, främst i anknytning till hävning[12]. Den förstnämnda anknytningen är av intresse i detta sammanhang. Man utgår från att avtalsborgenärens förutsättningar har betydelse då man tolkar och utfyller avtal. En del av tolknings- och utfyllningsfunktionen består av den relevansbedömning som är hänförlig till avtalsföremålets konkreta standard.

Beträffande avtalsborgenärens förutsättningar används en preciserad terminologi. Då avtalsborgenärens relevanta förutsättningar inte överensstämmer med avtalsgäldenärens prestation är det fråga om felaktiga förutsättningar. Om förutsättningarna var felaktiga redan vid avtalsslutet är det fråga om oriktiga förutsättningar, medan man talar om bristande förutsättningar då felaktigheten uppstått först under avtalet[13].

Förutsättningsläran som grund för bedömning i de ovan påtalade sammanhangen har i skandinavisk doktrin utsatts för allvarlig kritik. Kritiken avser inte endast lärans användningsområde i sin helhet, utan även dess betydelse för felbedömningen. Misstankar om lärans användbarhet synes i doktrinen främst ha avsett typförutsättningar som gäller den abstrakta relevansbedömningen. En tillräcklig täckning av felreglerna uppnås inte. Å andra sidan föreligger det uttalanden som inte förkastar lärans användbarhet vid felbedömningen[14].

---

s. 459 ff., Ramberg s.158, Krokeide s. 646 ff. och Lassen s. 114. Se även SjöL 168 § 3 mom. om "klart förutsatt". Se vidare ArbetsavtalsL 6 § och Sarkko s. 34 ff., KöpL 17 - 18 §§ och L om konsumentskydd vid fastighetsförmedling 8 §.

[11] Jfr Kivimäki s. 4, Routamo s. 226 f. och Lassen s. 116 f.

[12] Dessa alternativ nämns av Bengtsson s. 120 ff och Krokeide s. 584 ff. Se om förutsättningslärans förhållande till AvtL 36 § Lehrberg passim. Se även Vinding Kruse s. 66 ff, som nämner som ett ytterligare användningsområde frågan om "typforudsetninger" dvs. frågan om avtalsföremålets kvalitet och användbarhet. Jfr Godenhielm (Om säljarens) s. 78 ff. som inte tycks beakta lärans betydelse vid tolkning och utfyllning av avtal samt Ekström s. 1 ff.

[13] Se Godenhielm (Om säljarens) s. 78 f., Bengtsson s. 8 och Krokeide s. 587.

[14] Se om kritiken mera allmänt Adlercreutz II s. 103 ff. och Jørgensen s. 39 ff. samt idem (1.) s. 170 ff. Se Vahlén (Formkravet) s. 210 ff. som bl.a. framför att förutsättningslärorna historiskt sett inte har legat som grund för utvecklandet av felreglerna.

Generellt taget tycks förutsättningsläran inte ha accepterats i finsk doktrin. Denna uppfattning gäller dock eventuellt frågan om lärans relevans som sådan[15]. Det har nämligen å andra sidan anförts att man bör beakta "för ett avtal relevanta förutsättningar - betingelser, bakgrundsfaktorer, motivationer - när avtalskonflikter skall lösas in casu"[16]. I uttalandet

---

Se dessutom Peczenik s. 82 ff. och Lassen s. 119 ff. som bl.a. hänvisar till kritiken mot hållbarheten av synbarhetskravet med tanke på omsättningens säkerhet.

Se med hänsyn till felbedömningen Agell s. 730 ff., Hellner I s. 150 ff., och Vinding Kruse s. 65 ff. Sistnämnda betonar särskilt förutsättningslärans samband med "mangelsbegreppet". Se vidare Hellner (Skeppsbyggnadskontrakt) s. 258: "Man kan också använda förutsättningsbegreppet för att precisera eller komplettera sådana begrepp som är väsentligen oreglerade i lag, t ex felbegreppet" och i samma riktning idem II s. 241. Men se idem (Rediviva) s. 146 f. om ändrad ståndpunkt.

Den allmänna förutsättningsläran har även behandlats som på sätt och vis ett skilt system från felreglerna: det är inte fråga om avtalsbrott vid felaktiga förutsättningar. Man har bl.a. uttalat att störningar mellan avtalsparterna inte skall ses ur en felsynvinkel utan även andra regelsystems användning skall övervägas däribland förutsättningslärans. Skadeståndsansvar för det positiva kontraktsintresset har inte ansetts vara beroende av förutsättningsläran. Se särskilt Zitting (Kiinteistön) s. 126 ff. och Hellner II s. 240 och idem (Rediviva) s. 141 ff. om förutsättningsläran som en mellanlösning, se även s. 145 ff. om möjligheten att precisera reglerna om kontraktsbrott och s. 148 ff. om tolkningshjälp. Jfr Ekström s. 721 och s. 759 ff. som hänför frågan om förutsättningar till "bibestämningar vid rättsärenden". I en framställning om befraktarens ansvar för osäkra hamnar och kajplatser uttalar Ramberg om förutsättningslärans betydelse i en bakgrundsförklaring till skandinavisk avtalsrätt följande, se Ramberg (Unsafe) s. 626: "It may be that this doctrine still has a useful function to perform on the diffuse borderline surrounding interpretation of contracts in the ordinary sense of the word, but it is also contended that the doctrine should be discarded because of its tendency to obscure the thoughts of the judge and to cause him to investigate into the non-existent presupposed conditions of the parties instead of basing his decision on a test of reasonableness - not freely at his discretion but after a suitable distribution of risks in typical situations". Jfr idem s. 153 ff. Se vidare Krüger (Transportomlegning) s. 92 ff. som anför att medkontrahentens förutsättningar ofta inte har tillmätts relevans i norsk rätt, men se s. 67 ff. Se vidare Bengtsson s. 121 och Selvig (Freight Risk) s. 221 f. och s. 223 ff. Jfr Vahlén s. 282 ff., Augdahl s. 171 ff. och Ussing s. 35 ff. Se om typförutsättningar avsnitt 4.3. nedan.

[15] Se Taxell s. 153 f. och s. 219 f. Se även Ekström s. 759 ff. Jfr idem (JFT) s. 1 ff. och den negativa inställning som framgår på s. 5. genom hänvisningen till att förutsättningsbegreppet skulle betyda "att all säkerhet i handel och vandel bleve upphävd". Se beträffande monografier Godenhielm (Om säljarens) s. 78 ff., Hakulinen (Perusteettoman) s. 101 ff. och s. 205 ff. och Palaja s. 126.

[16] Se Taxell s. 86. Taxell förordar i en artikel av år 1949 förutsättningsläran jämte därtill hörande betingelser om väsentlighet och synbarhet som grund för köparens avbe-

ingår ingen precisering av när förutsättningarna är relevanta. Avtalsborgenärens förutsättningar har även beaktats vid felbedömningen[17].

Förutsättningsläran kan knappast förkastas endast med hänsyn till dess eventuella intellektuella brister inom ramen för de olika tillämpningsområdena. Ej heller kan den utan närmare nyansering accepteras. Det är av vikt att närmare utreda betydelsen av de rekvisit läran innefattar med hänsyn till relevansbedömningen avseende avtalsföremålets konkreta standard. Läran anses beskriva gällande rättsregler, inte utgöra en rättsgrund[18]. I en sådan belysning är det ointressant om man talar om förutsättningsläran som ett slags stickord för en mera nyanserad argumentering eller om man använder någon annan term. Rättspraxis kan ge mera konkreta upplysningar om de enskilda rekvisitens användning. Någon möjlighet att fastslå förutsättningslärans allmänna existens via nordisk rättspraxis synes inte föreligga[19]. Genomgången rättspraxis är ej heller avsedd att ge en uttömmande bild av innehållet i de regler och principer som är hänförliga till den nu aktuella bedömningen. Hänvisningarna är avsedda att ge en konkretiserad syn på de aspekter som diskuteras eventuellt vara relevanta i sammanhanget. Då domstolsavgörandena grupperas i enlighet med de särskilda betingelserna kan bilden bli missvisande, emedan helhetsvärderingen i fallet inte härigenom accentueras. Domstolsavgörandena behöver ej heller ha något särskilt samband med förutsättningstänkandet, men å andra sidan är det, som sagt, av vikt i sammanhanget att utreda vilka rekvisit som har använts. Även köprättsliga fall före KSL och KöpL kan beaktas.

Uppkomsten av en relevant förutsättning kan vara lösgjord från det individuella avtalets särskilda omständigheter. Det är fråga om en "typförutsättning". Frågan till denna del återkommer i avsnitt 4.3. nedan. Intresset riktar sig mot sk. individuella förutsättningar då avtalsborgenären förutsätter någonting specifikt beträffande avtalsföremålets skick och egenskaper. Det kan exempelvis vara fråga om avtalsföremålets särskilda

---

ställningsrätt vid leverans och arbetsbeting. Han betonar dock även andra aspekter av relevans vid bedömningen, se Taxell (JFT 1949) s. 155 ff. Taxell har senare uppenbart ställt sig mera restriktivt till läran.

[17] Se Godenhielm s. 117, Taxell s. 86 och Wetterstein (JFT) s. 232 ff. Jfr Ot. prop. Nr 80 (1986-87) s. 59 om NKöpL 17 § 1 st: "At tingen skal vaere i samsvar med det som **følger av avtalen** innebaerer at ikke bare avtalens tekst, men også partenes forutsetninger og andre forhold rundt det enkelte kjøpet kan ha betydning".

[18] Jfr Schmidt (Typfall) s. 518.

[19] Jfr Karlgren (Formkravet) s. 793.

prestationsförmåga eller om lämplighet för ett särskilt konkret användningsändamål[20].

De individuella uppfattningarna och förväntningarna hos avtalsborgenären kan uppstå antingen så att avtalsgäldenären har givit uppgifter eller på annat sätt[21]. Denna åtskillnad i beteendemönstret betonas, emedan det inte är uteslutet att rekvisiten vid en närmare nyansering varierar i enlighet härmed[22]. Avtalsgäldenärens aktiva insats kan synas genom avgivande av uppgifter, data, i avtalsförhandlingar, broschyrer, cirkulär osv. Uppgifterna kan vara muntliga eller skriftliga[23]. Dessa uppgifter kan vara antingen helt oriktiga eller partiellt oriktiga eller vilseledande. Alternativen skall betraktas från samma utgångspunkter[24]. Avtalsgäldenären kan även vara

---

[20] Se Agell s. 730 f., Almén & Eklund s. 571 ff., Hellner I s. 151 f. och Rodhe s. 225.

[21] Se Kivimäki s. 8 ff. som tycks i relation till köpets giltighet uppställa tre slag av beteendemönster i samband med vilka felaktiga förutsättningar kan få relevans: vilseledande uppgifter från avtalsgäldenären, i övrigt felaktiga uppfattningar hos avtalsborgenären och ömsesidiga felaktiga förutsättningar. Se om betydelsen av gemensamma förutsättningar Karlgren (SvJT 1952) s. 257 ff., särskilt s. 262 och exemplet om tavelköp. I fråga om "felbedömningen" är det uppenbart svårt att utgå från parternas gemensamma förutsättningar. Se vidare Vahlén (Formkravet) s. 288 ff. som behandlar säljarens ansvar för fel vid passivitet och Arnholm s. 251.

[22] Se dock Hellner (Rediviva) s. 147.

[23] Exempel på avtalsgäldenärens aktivitet påträffas i rättspraxis. I HD 1974 II 55 hade en inköpt bil haft en mindre motor än vad registerutdraget utvisade. Köparen hade rätt att häva köpet. I HD 1963 II 12 hade säljaren i en tidningsannons och i de muntliga förhandlingarna uppgivit att bilens årsmodell var 1956 då den de facto var 1955. Köparen hade ingått köpet med förutsättning att bilen var av årsmodell 1956, emedan det inte fanns möjlighet att erhålla reservdelar till äldre årsmodeller. HD förklarade köpet hävt. I NJA 1935.57 hade säljaren givit missvisande uppgifter om hotellrörelsen i samband med köpeförhandlingarna. Köpet var behäftat med fel och hävdes. Se ytterligare NRt. 1932.199 om felaktig upplysning i samband med hyresrättens överlåtelse. Se även Almén & Eklund s. 573 f., Karlgren s. 147 och Augdahl s. 174.

[24] En vilseledande uppgift kunde tänkas ge upphov till en "tilläggsförutsättning" för avtalsborgenären. Det nu sagda reflekteras i viss mån i avgörandet UfR 1943.848 (DHD). Säljaren hade uppgivit att på fastigheten förefintliga byggnader saknade byggnadstillstånd. Säljaren hade dock inte meddelat köparen om att han ett år tidigare försökt erhålla byggnadstillstånd utan att lyckas. Då byggnadstillståndet kunde antas vara av väsentlig betydelse för köparen förklarade majoriteten köpet hävt. Jfr även HD 1983 II 79, NJA 1971.474, NRt. 1981.106, NRt. 1959.581 och UfR 1918.20 (SøHa). Se även

passiv. Motparten bildar sig en uppfattning eller förväntning om avtalsföremålets skick och egenskaper på annat sätt.

> Typexempel på avtalsgäldenärens passivitet kan plockas ur nordisk rättspraxis.
>
> I HD 1937 II 50 hade A av B köpt ett frysskåp för transport av färsk fisk. Det visade sig att skåpet inte kunde hålla den kyla som krävdes för bevarande av fisken. HD förklarade köpet hävt bl.a. med motiveringen att B hade varit medveten om A:s avsikt att transportera fisk samt att bevara dem i frysskåpet en viss tid[25].
>
> I NRt. 1935.669 hade säljaren inte upplyst köparen om vissa reparationer som av säljaren vidtagits före köpslutet. Då kännedom om dessa ansågs vara av väsentlig betydelse för köparen hade sistnämnda rätt till prisnedsättning[26].

De individuella förutsättningarna behöver inte aktualiseras självständigt utan de kan tänkas ha relevans vad gäller preciseringen av avtalsinnehållet. Givetvis kan även avtalsinnehållets olika delar komplettera varandra. Det kan vidare uppstå en konflikt mellan avtalsinnehållets olika delar

---

KSL 5:1.2. Jfr Hellner I s. 152 f., Falkanger (Leie) s. 168 f., Huser s. 120 f. och Krokeide s. 611. Jfr dock Adlercreutz II s. 104.

[25] I UfR 1931.524 (DHD) hade A köpt en kylanläggning för att i sin rörelse bevara färskt kött. I kylanläggningen kunde dock inte bevaras den mängd kött som rörelsens omfattning krävde varutöver fuktighetsgraden var för hög. A hade rätt att häva köpet, emedan säljaren inte upplyst honom om att i kylanläggningen kunde bevaras endast en begränsad mängd kött och då det måste ha varit klart för säljaren vad kylanläggningens användningsändamål var.

[26] Ett antal domstolsavgöranden om passivitet i nu avsedd bemärkelse kan påträffas. Se vidare exempelvis HD 1982 II 78, HD 1972 II 91, HD 1971 II 2 som dock gällde AvtL 33 §, HD 1961 II 60, HD 1933 II 140 och HD 1931 II 229. Se även beträffande byggnaders skick på fastigheten HD 1972 II 84 och HD 1970 II 38. Se även NJA 1970.72 och NJA 1936.737. Jfr NJA 1934.533 som främst reflekterar partsbruk. Se om rättspraxis Agell s. 731 och Rodhe (SvJT) s. 204. Passiviteten kan vara särskilt problematisk vid rådighetsfel med anknytning till avtalsborgenärens undersökningsplikt, se HD 1985 II 188 och HD 1984 II 193. Jfr Vahlén (Formkravet) s. 298 ff. Avtalsgäldenärens passivitet kan alltså medföra ansvar och rättsverkningar. Detta kan införas i en mera omfattande ram. Se exempelvis AvtL 6 § 2 mom. Underlåten reklamation kan även försämra avtalsborgenärens rättsställning. Se närmare om passivitet Cervin och Karlgren (Passivitet), vardera passim, samt även Aho s 104 ff.

eller mellan avtalsinnehållet och andra relevanta fakta, såsom relevanta individuella förutsättningar. Då det inte är fråga om uppgiftens eller uppfattningens självständiga relevans har det ansetts som systematiskt försvarligt att hänföra frågan till innehållsbedömningen[27]. Detta innebär nödvändigtvis inte att de materiella bedömningsrekvisiten skulle förete variationer.

I många domstolsavgöranden framgår inte explicit vilka rekvisit man har använt sig av då avtalsinnehållet har fastställts eller då man beaktat data med hjälp av något annat mönster[28]. Man kan förmoda att relevansen ofta har varit så självklar att närmare motiveringar inte varit behövliga. Det upplevs som naturligt att uppgifterna eller uppfattningarna utgör en del av avtalsrelationen. Rättsverkningarna avgörs i enlighet med de till ärendet anslutna reella argumenten[29].

Väsentlighetsregeln

Beträffande förutsättningsläran är den första betingelsen att förutsättningen har varit väsentlig eller bestämmande för avtalsborgenärens beslut att ingå avtal. Man kan i förutsättningssammanhang tala om väsentlighetsregeln. Den innebär att förutsättningen får relevans om avtalsborgenären med kännedom om det verkliga sakförhållandet inte skulle ha ingått avtalet eller han skulle ha gjort det, men på andra villkor. Regeln som sådan är klar. Konkretiseringen av rekvisitet kan däremot vålla problem. Domstolsavgörandena måste betraktas med viss försiktighet, emedan argumenteringen särskilt kan ha betonat endast hävnings- eller prisnedsättningspåföljden utan en sammanbindning med den nu avsedda relevansbedömningen[30].

---

[27] Se avsnitt 4.2.2. nedan. I avsnitt 6.1.2. berörs frågan för befraktningsavtalens del med hänsyn till konstellationen certepartiuppgifter jämte eller kontra andra data.

[28] Se exempelvis HD 1973 II 89 varvid det endast nämndes att säljarens upplysningar om en bostadslokals storlek gav en fördelaktigare bild än vad som motsvarade verkligheten och därför ansågs fel föreligga. Köparen var berättigad till prisnedsättning. Jfr även NJA 1938.318.

[29] Jfr HD 1985 II 184 som dock närmast berör den abstrakta standarden. Det är givetvis möjligt att uppgifter eller uppfattningar kan anses som irrelevanta, särskilt om det mellan parterna uppgjorda dokumentet inte upprepar tidigare aktuella data. Se NJA 1952.352, NRt. 1984.356 och NRt. 1970.794.

[30] Jfr Bengtsson s. 121 f.

I HD 1982 II 78 hade köparna av ett egnahemshus efter köpslutet upptäckt att den öppna spisen i bastuns omklädningsrum var en prydnadsspis som inte var ansluten till rökkanalsystemet och att husets elspis var kopplad till en väggkontakt i strid med elsäkerhetsbestämmelser. HD:s majoritet ansåg att dessa omständigheter med hänsyn till köpeobjektet och köpesumman inte var så väsentliga att det enligt allmän erfarenhet skulle ha inverkat på det slutgiltiga resultatet av köpet, om köparna varit medvetna om dem då de ingick avtalet ("eivät olleet olleet kaupan kohteeseen ja kauppahintaan nähden niin olennaisia seikkoja, että ostajien tietoisuus niistä olisi yleisen kokemuksen mukaan vaikuttanut kaupan lopputulokseen").

I NRt. 1959.581 hade givits missvisande uppgifter om rörelsens omsättning. Då köparen "la avgjørende vekt på salgsoppgavens opplysning om omsetningen" dömdes säljaren att betala skadestånd. Det nämndes dessutom att bedömningen relaterades till det "som en kjøper vanligvis gjør"[31].

I NRt. 1930.1462 hade fastighetens arealuppgift angivits felaktigt i en tidningsannons. Uppgiften intogs inte i köpebrevet. Köparen berättigades till prisnedsättning, emedan det ansågs för honom ha varit avgörande för köpet och priset att arealuppgiften var riktig[32].

Väsentlighetsregeln går ofta inte att konkretisera så att det skulle föreligga säkerhet om avtalsborgenärens inställning. Avvägningen kan ske antingen individuellt och hypotetiskt eller med hänsyn till hur en normalmänniska eventuellt skulle ha reagerat i det aktuella individuella förhållandet. I vissa domstolsavgöranden tycks det senare alternativet ha accepterats. Exempelvis i HD 1982 II 78, varav dock inte framgår vilka parternas

---

[31] Jfr NJA 1941.159.

[32] Jfr Krüger s. 49 f. Se andra fall beträffande väsentlighetsregeln, men med tidigare nämnda reservation beträffande hävningspåföljden HD 1984 II 108 varvid dock närmast sanktionsfrågan betonades, HD 1963 II 12 och HD 1932 II 111. Se beträffande fastighetsköp HD 1988:64, HD 1986 II 90 varvid felet ansågs vara så väsentligt att det skulle ha påverkat fastighetsköparens beslut att ingå köpet, HD 1984 II 193, HD 1983 II 79, HD 1971 II 2 om ogiltighet, HD 1961 II 119, HD 1961 II 60 och HD 1933 II 37. Se även NRt. 1932.199, UfR 1974.274, UfR 1950.113, UfR 1938.175 och UfR 1923.831.

uttalanden hade varit om de påstådda felen, hänvisas till "allmän erfarenhet" och i NRt. 1959.581 till vad en köpare vanligtvis anser som viktigt[33].

Synbarhetskravet

Enligt synbarhetskravet bör avtalsgäldenären ha insett avtalsborgenärens på ovan nämnda sätt väsentliga förutsättning. Synbarhetskravets problematiska del har ansetts vara vad som skall gälla om avtalsgäldenärens vetskap. Om det som avtalsgäldenären borde ha vetat inte påverkar hans ansvar föranleder detta tämligen stränga krav på relevans ur avtalsborgenärens synvinkel.

> I HD 1961 II 119 hade A av B köpt en fastighet jämte byggnad. Efter köpet visade det sig att huset var nästan värdelöst. Det hade sådana brister som inte kunnat yppas vid en normal granskning. HD förklarade köpet hävt, eftersom A uppenbart inte skulle ha ingått köpet om han hade haft kännedom om byggnadens verkliga skick och då B måste ha insett detta ("oli katsottava käsittäneen tämän").
>
> I HD 1961 II 60 hade A av B hyrt en lokal för att användas för sätteriverksamhet. I samband med avtalsförhandlingarna hade av B samt av några styrelsemedlemmar i det bostadsaktiebolag i vars hus hyreslokalen var belägen vid A:s förfrågan löften givits om att bostadsaktiebolaget skulle ge sitt tillstånd till lokalens användningsändamål. Bostadsaktiebolaget hade dock vägrat att ge ett sådant tillstånd. Hyresavtalet förklarades hävt då A uppenbart förutsatt att ett tillstånd skulle utverkas och då B, som vid förhandlingarna uppgivit sig vara säker på att tillståndet skulle erhållas, måste vid hyreskontraktets ingående ha insett att A inte skulle ha ingått avtalet om inte nämnda tillstånd erhölls ("oli vuokrasopimuksen allekirjoittaessaan täytynyt käsittää")[34].

---

[33] Vederlagets storlek kan eventuellt ge närmare vägledning då väsentlighetsregeln konkretiseras, se HD 1982 II 78 och NRt. 1930.1462. Det är vidare möjligt att väsentlighetsregeln kan anknytas till en viss marginalvariation. Om variationen mellan det angivna och verkligheten är liten kan det anses att skillnaden inte varit bestämmande för avtalsborgenären, särskilt i sådana fall som avtalsföremålet i övrigt av honom bedömts som en helhet. Exempelvis små variationer i arealuppgifterna vid fastighetsköp kan på denna grund ofta anses vara betydelselösa. Se Augdahl s. 174 och Krüger s. 49 f. Jfr UfR 1918.20 (SøHa).

[34] Se vidare HD 1972 II 91 och HD 1931 II 229. Jfr HD 1984 II 193, NJA 1961.137, NJA 1934.533, NJA 1928.47, NRt. 1958.444 och UfR 1931.524 (DHD).

Då man beträffande väsentlighetsregeln hänvisade till en normalmänniskas uppfattningar och därmed till tämligen objektiva överväganden kring den individuella uppgiftens eller uppfattningens relevans, kunde värderingens iakttagande vid synbarhetskravet tänkas innebära att även det som avtalsgäldenären borde ha insett tillmäts betydelse trots att ovan refererade avgöranden antyder om skärpta krav ("måste ha insett"). Även i AvtL 33 § uppställs ett motsvarande skärpt krav[35].

Synbarhetsrekvisitet synes närmast accentueras i sådana fall då avtalsborgenären bildat sig en uppfattning om avtalsföremålets konkreta standard på annan grund än avtalsgäldenärens upplysningar. I motsatt riktning skulle detta innebära att vid avtalsgäldenärens aktivitet spelar synbarhetskravet en mindre roll. Genomgången rättspraxis antyder ingenting bestämt om detta, men i doktrinen föreligger uttalanden i nämnda riktning[36].

Riskövervägaganden

Väsentlighetsregeln och synbarhetskravet utgjorde förutsättningslärans på sätt och vis ursprungliga utgångspunkter[37]. Det har dock ansetts motiverat att man i anknytning till dessa diskuterar vissa risk- eller relevansöverväganden. Terminologin kan sammanblandas med uttrycket relevansbedömning såsom det används i denna undersökning. Förutsättningslärans rekvisit betecknas med uttrycket riskövervägaganden[38].

Då man preciserat riskövervägandena har diskussionen gällt huruvida de skall stödas på en objektiv eller subjektiv teori. Enligt den objektiva

---

Jfr även Hellner I s. 155 f. Se om avsaknad av synbarhet NJA 1975.620, NRt. 1984.356 och UfR 1939.1143 (Vestre Landsret). Se även hänvisningen i Arnholm s. 251.

35 Se Adlercreutz I s. 30, Karlgren s. 117 f. och Lehrberg s. 258 f.

36 Se Kivimäki s. 14 och Karlgren s. 89.

37 Se om väsentlighets- och synbarhetskraven Ussing (Aftaler) § 41.II. Se vidare Godenhielm s. 106 f., Kivimäki s. 49 ff., Wetterstein (JFT) s. 234, Agell s. 731 ff., Hellner I s. 154 ff., Rodhe s. 225, Huser s. 115 ff., Vinding Kruse s. 68 ff. och Fr. Vinding Kruse s. 373. Se även Ekström s. 2.

38 Se Taxell s. 88 ff. och Krokeide s. 586 f. om riskövervägaganden i ett allmänt avtalsrättsligt perspektiv.

teorin tilläggs förutsättningen relevans när detta är "stemmende med Retfaerdighetens krav"[39]. Den subjektiva teorin hävdar att avgörande är vad parterna hade avtalat om, ifall de närmare hade övervägt förutsättningens innehåll. Den subjektiva teorin betonar parternas hypotetiska vilja. Det finns även ett slags mellanform utarbetad av **Fr. Vinding Kruse** enligt vilken vissa objektiva hänsyn - förutsättningens "acceptbarhet" - beaktas i tillägg till parternas subjektiva hypotetiska vilja. Uppfattningen om "acceptbarhet" inom en bestämd bransch verkar tilltalande i kommersiella sammanhang[40].

Den objektiva teorin tycks ha vunnit mera allmänt stöd[41]. Teorin har å andra sidan väckt motstånd bl.a. därför att den ansetts för vag med tanke på handelns krav på rättssäkerhet. "Rättfärdighetens krav" utan preciseringar ger möjligheter till att **in casu** bedöma förutsättningens relevans. Förutsebarheten - en central faktor i avtalsrelationen - är i princip dålig[42]. Inom ramen för den objektiva teorin har man dock betonat behovet av fasta regler som skall beaktas vid riskövervägganden samhandeln, rättssäkerheten och förutsebarheten till godo. Avtalet borde kunna tolkas genom således uppställda fasta regler[43]. "Rättfärdighetens krav" är ett så allmänt och vagt begrepp att det i hög grad är intetsägande, men å andra sidan har man uttalat en förhoppning om att domstolarna skall uppställa närmare och fasta regler.

---

[39] Se Ussing (Aftaler) s. 468.

[40] Se Fr. Vinding Kruse s. 371 ff. I samband med valet mellan den objektiva och subjektiva teorin borde riskövervägganden beaktas med stöd av förutsättningens "acceptbarhet". Parternas hypotetiska vilja skulle vid tillämpning av principen om förutsättningens "acceptbarhet" i första hand tillmätas betydelse. I tvivelsfall borde man ta hänsyn till vad normalkontrahenten skulle ha avtalat. Tanken om förutsättningens "acceptbarhet" tycks motsvara den subjektiva teorin. I det förstnämnda har man dock tillagt en objektiv del genom att hävda att hänsyn bör tas till vad som anses vara acceptablet inom vederbörande bransch. Normalkontrahentens avtal ligger egentligen inom ramen för den objektiva teorin och av denna anledning anför Fr. Vinding Kruse att om man inte kan få upplysning om parternas hypotetiska vilja "må avgørelsen traeffes ud fra **objektive retshensyn**, altså med henblik på, hvad der må antages bedst at tjene samhandelen i det lange løb". Se Ussing (Aftaler) s. 462 f. Jfr Godenhielm s. 107.

[41] Se Ussing (Aftaler) s. 463 ff. som själv företräder denna teori, Hakulinen (Perusteettoman) s. 208 ff., Kivimäki s. 5 f., Agell s. 731 och Ramberg s. 154 f.

[42] Se Fr. Vinding Kruse s. 374 ff.

[43] Se Ussing (Aftaler) s. 467 ff.

Riskövervägandena kan man ytterligare konkretisera i viss mån. En omständighet som kan påverka dessa överväganden är avtalsgäldenärens culpa. Hur påverkas bedömningen av att avtalsgäldenären vetat eller borde ha vetat att avtalsborgenärens väsentliga och synbara förutsättning var oriktig?

Vid avtalsgäldenärens onda tro kan det ligga nära till att placera risken på avtalsgäldenären. Andra riskfördelningshänsyn kan vara överflödiga, men culpans existens skall skilt värderas.

> I HD 1931 II 229 hade A åt B hyrt källarutrymmen i vilka B skulle förvara pappersvaror. Dessa skadades då vatten efter hårt regn trängt in i källaren. Då A varit medveten om att dessa utrymmen inte varit lämpliga att användas för det av B avsedda ändamålet och då han ej heller upplyst B om detta ålades A att ersätta B:s skador[44].

Det som torde vara av större intresse är frågan om riskfördelningen då avtalsgäldenären varit i god tro. Detta utesluter tydligen inte uppkomsten av en relevant förutsättning, men samtidigt gör sig andra riskfördelningshänsyn gällande[45].

> I HD 1933 I 86 hade säljaren i en tidningsannons uppgivit att hon ville sälja möbler av "Bomans fabr.". Efter köpslutet visade det sig att möblerna inte tillverkats av Bomans och inte kunde tillmätas samma höga kvalitet. Då köparen köpt möblerna under förutsättning att de var av "Bomans fabrikat" förklarades köpet ogiltigt, fastän säljaren "vid avgivandet av nämnda uppgift tvivelsutan varit i god tro". HD tillämpade HB 1:4[46].

---

[44] Se vidare om culpans betydelse HD 1979 II 109, HD 1973 II 89 i vilket underrätten betonade säljarens onda tro, HD 1972 II 91, HD 1971 II 2 om ogiltighet, HD 1969 I 2, HD 1963 II 12, HD 1937 II 50 och HD 1932 II 14. Se även NJA 1941.159, jfr Karlgren s. 167 f., NJA 1937.518, NJA 1936.737 och NJA 1935.57. Se om betydelsen av parts culpa med hänsyn till riskfördelningen Taxell s. 91, Wetterstein (JFT) s. 235 ff., Adlercreutz I s. 219, Selvig (Freight Risk) s. 224 och Vinding Kruse s. 74 ff. och s. 102. Vid det dolösa har man dessutom ofta att göra med en särskild ogiltighetsgrund, se AvtL 30 och 33 §§.

[45] Diskussion har dock förts huruvida avtalsgäldenärens goda tro helt hindrar uppkomsten av en relevant förutsättning, se Kivimäki s. 14 ff., Takki s. 98 ff., Wetterstein (Säljarens) s. 66 ff., Karlgren s. 88 ff. och Krokeide s. 613 f.

[46] Se även HD 1961 II 60, NJA 1928.47, jfr Karlgren s. 158 f., NRt. 1930.1462 och NRt. 1926.821. Jfr ytterligare Aaltonen (I) s. 116, Chydenius I s. 98, Godenhielm s. 109 f. Kivimäki s. 16 och s. 30 ff. samt Takki s. 101.

Avtalsgäldenärens goda tro kan medföra att avtalsborgenärens förutsättning inte tillmäts relevans[47]. Särskilt torde detta vara fallet då avtalsborgenären bildat sig en uppfattning om den konkreta standarden på annan grund än med hjälp av avtalsgäldenärens upplysningar. Det är dock ifrågasatt om en sådan skärpning av relevanströskeln kommer i fråga. Här kan variationer förekomma alltefter avtalstypen och de särskilda typerna av avtalsföremålets beskaffenhet[48].

Det har ansetts vara av betydelse hurudana möjligheter borgenärssidan har haft att utreda det verkliga sakförhållandet. Om avtalsborgenären exempelvis varit sakkunnig, medan avtalsgäldenären varit lekman, kan det finnas anledning att placera risken på avtalsborgenären[49]. Avtalsborgenären kan ha ingått avtalet i spekulativt syfte, varvid han själv får bära risken för sitt handlande.

I andra sammanhang upptas till behandling betydelsen av de av avtalsgäldenären gjorda förbehållen och betydelsen av avtalsborgenärens undersökningsplikt[50].

---

[47] Se exempelvis HD 1971 II 9 i vilket dock andra omständigheter påverkade resultatet. Jfr HD 1978 II 11. Se vidare UfR 1958.257 (DHD) och UfR 1944.32 (DHD).

[48] Se Rodhe s. 225 f. som anser att de av avtalsborgenären själv bildade uppfattningarna inte alls tillmäts relevans vid köp av fast egendom och kanske ej heller vid lega av jord. Däremot kunde sådana förutsättningar eventuellt tillmätas relevans vid lösöreköp, hyra och upplåtelse av nyttjanderätt till lösegendom, samt kanske även vid upplåtelse av fartyg vid fraktavtal. Se idem (SvJT) s. 204. Se Hellner I s. 155 som beträffande lösöreköp tycks förutsätta kvalificerad culpa i form av vetskap hos säljaren för att köparens uppfattningar om köpföremålet skall anses som relevanta. Se vidare Kivimäki s. 22 ff., Augdahl s. 172 f. och Vinding Kruse s. 76 och s. 101. Jfr vidare NJA 1952.352, UfR 1970.26 (DHD), UfR 1972.157 (Vestre Landsret) och UfR 1923.414 (Østre Landsret).

[49] Se UfR 1953.455 (DHD) som tydligt reflekterar en fördelning enligt sakkunskap. Se även HD 1948 II 444, NRt. 1984.356 och UfR 1944.32 (DHD) samt Taxell s. 90 f., Agell s. 733 och Ussing (Køb) s. 124.

[50] Se avsnitten 4.5. respektive 6.2.7. Se ytterligare om betydelsen av förbehåll vid relevansbedömningen NJA 1946.482, UfR 1971.709 (Østre Landsret) och UfR 1968.194 (Østre Landsret).

Sammanfattning

Utredningen ovan visar möjligheten att förutsättningslärans enskilda rekvisit kan vara av betydelse vid relevansbedömningen. Regelramen är också tämligen tydlig och principiellt hållbar i den bemärkelsen att standarden fastställs i stöd av de omständigheter som var rådande vid tidpunkten för avtalsslutet. Det föreligger inte behov av att konstlat hänvisa tillbaka till denna tidpunkt såsom fallet är vid hävning av bestående avtal eller vid utredningen av verkan av ändrade förhållanden.

Rekvisitens konkretisering är anknuten till en möjlighet att antingen fastslå den hypotetiska partsviljan eller vidta en mera objektiv värdering med hjälp av en "normalmänniska" även om den aktuella uppgiften eller uppfattningen om avtalsföremålets skick och egenskaper fortsättningsvis ligger på en individuell och preciserad basis. Det är tänkbart att man kunde finna en lösning genom att acceptera hur folk exempelvis inom en viss bransch upplever den konkreta avtalssituationen, om avtalsborgenärens väsentliga förutsättning inte framgår av de individuella kringliggande omständigheterna. Det vore fråga om att i oklara fall hänvisa till en "kollektiv partsvilja". Riskövervägaden enligt ovan angivna närmare hållpunkter kunde dessutom fungera som kompletterande regler. En ren subjektiv värdering av parternas hypotetiska vilja ger uppenbart domstolen en öppen fullmakt till avvägningar[51].

Med hänsyn till det ovan framförda innebär både den subjektiva teorin ihopkopplad med "acceptbarheten" och den objektiva teorin att rekvisitens närmare innehåll och konkretisering är beroende av åtminstone avtalstypen, avtalsrutiner och uppfattningar inom en särskild bransch.

b. Garantikonstruktionen

Förutsättningslärans eventuella roll i relevansbedömningen är nära anknuten till sanktionsaspekter, närmast till hävning och prisnedsättning. Kanske ännu tydligare framgår en sådan sammanbindning vid garantikonstruktionen. Uttrycket "garanti" är särdeles oklart och har givit upphov till förvirring i den obligations- och avtalsrättsliga terminologin. I detta sammanhang används "garanti" med hänsyn till relevansbedömningen.

---

[51] Se Hellner II s. 239. Jfr Karlgren (SvJT 1952) s. 258 f. beträffande kritiken mot "principlöshetens princip" vid behandlingen av Karl Larenz' verk "Geschäftsgrundlage und Vertragserfüllung".

Ett särskilt ansvarsåtagande som kallas garanti har i regel hänförts till skadeståndspåföljden. Om garantiåtagandet inte motsvarar fakta inträder skadeståndsansvar utan behov av att ytterligare precisera ansvarsgrunden. Garantiansvaret innebär strikt skadeståndsansvar och aktualiseras ofta i samband med fel i avtalsföremålet. De skandinaviska köplagarna 42 § 2 st. har i detta perspektiv haft uppenbart avgörande betydelse med tanke på en mera generell rättslig princip. I finsk rätt har man eventuellt varit något mera återhållsam med garantikonstruktionen än i de övriga nordiska länderna[52], men frågan har för lösöreköpets del blivit löst genom KöpL 40 §. Det är sannolikt att denna kodifiering har verkningar även vad gäller andra avtalstyper.

Termen garanti i ovan nämnda sammanhang måste ges ett innehåll. Även andra termer kan användas, såsom "särskild utfästelse", jfr KöpL 40 §. Oklarhet råder om när egenskapen är garanterad, varutöver man i argumenteringen har infört möjligheten att konstruera strikt skadeståndsansvar på annan än garantigrund. Det föreligger även tvivel om den faktiska skillnaden exempelvis i jämförelse med ansvarsgrunden presumerad culpa för avtalsgäldenären[53].

Garantikonstruktionen kan sammanbindas med relevansbedömningen därigenom att skadeståndsansvaret, som är en central påföljd, vittnar om att avtalsbrott föreligger. Därmed kan även andra påföljder inträda. Förpliktelsen lösrycks i så fall från ett påföljdsalternativ[54].

Då avtalsgäldenären har garanterat en egenskap svarar han för att den garanterade egenskapen motsvarar det verkliga sakläget vid avtalsslutet. En garanti kan ges uttryckligen, men det kan även ha använts andra uttryck som kan uppfattas så att avtalsgäldenären avsett att åta sig ett ansvar för sina uttalanden. Ofta har man strävat till att betona att även andra upplysningar än de som "uttryckligen garanterats" bör anses garanterade eller tillförsäkrade[55]. Vissa andra som skilda rättsliga företeelser uppfattade si-

---

[52] Se Taxell s. 292 f. och s. 314 f. om finsk rätt. Jfr beträffande övrig nordisk rätt Huser s. 115 och Vinding Kruse s. 88.

[53] Se närmare avsnitt 6.2.5.1.e. nedan. Se vidare Taxell s. 293 ff. och Karlgren s. 87 och s. 140. Karlgren talar om strikt skadeståndsansvar då praktiska skäl talar för detsamma.

[54] Se Ot. prop. Nr 80 (1986-87) s. 59. Se Krüger (Transportomlegning) s. 5 ff. Garantin kan relateras även till andra påföljdsalternativ såsom hävning, skyldighet att avhjälpa fel osv. Se Wetterstein (Säljarens) s. 103 ff. och Ussing (Køb) s. 130.

[55] Jfr NJA 1955.75.

tuationer jämställs med garanti. Avtalsgäldenärens enuntiationer har ansetts kunna tillmätas samma rättsverkan som garantier. Även passivitet har i vissa fall anförts utgöra en "stillatigande garanti" såsom i fråga om avtalsföremålets sk. kärnegenskaper. Det har närmast varit fråga om garantifiktioner. Dessa utvidgningar tycks ha erhållit ett starkt inflytande från formuleringen i 42 § 2 st. i de skandinaviska köplagarna "som kan anses tillförsäkrad". Det kan inte betraktas som uteslutet att utvidgningen i vissa fall har gått så långt att garantierna och garantifiktionerna ansetts täcka alla tänkbara fall av förpliktelsers uppkomst: ingen garanti - ingen förpliktelse. En förklaring härtill kunde vara att köparens möjligheter att i stöd av det ovan nämnda lagrummet erhålla skadestånd vid fel anses ha blivit kringskurna om garanti inte förelegat. Enligt många ställningstaganden har dock garantikonstruktionen inte ansetts ha en så omfattande räckvidd. Anknytningen mellan förpliktelse - garanti blir i så fall upplöst[56].

Om nyare rättsutveckling kan anföras att det åtminstone finns systematiska argument i stöd av vilka garantikonstruktionen är närmast hänförlig endast till skadeståndssanktionen. Enligt KöpL 17 - 19 §§ avgörs varans standard enligt sådana rekvisit som inte explicit anknyter till en garantikonstruktion. Garantins roll upptas i KöpL i samband med skadeståndssanktionens reglering i 40 §, jfr NKöpL 17 - 19 §§ och 40 §. Trots denna reservation kan man sträva till att utreda när garanti föreligger och använda den ovan påtalade indirekta vägen vid relevansbedömningen. Köplagsmotiven utgör en central utgångspunkt.

> Som särskild utfästelse uppfattas följande, se Reg.prop. 93/86 s. 88 f.[57]: "En sådan särskild utfästelse ... måste i allmänhet grunda sig på det som säljaren uttryckligen har meddelat. Säljaren kan t.ex. uttryckligen ha försäkrat att varan har en viss egenskap som är central för köparen. En viljeyttring som måste uppfattas som en särskild utfästelse kan emellertid också bestå i att köparen uttryckligen har meddelat att han förutsätter att varan har en viss egenskap och säljaren har ingått avtalet medveten om detta.

---

[56] Se särskilt Sundberg s. 135 ff. Trots att Sundberg påtalar att avtalsföremålets kärnegenskaper kan anses garanterade ger han utrymme även för andra typer av förpliktelser än sådana som kan betecknas som garantier. Om sådana element i avtalsrelationen använder han uttrycket "dicta", se s. 111 ff. Se dessutom Agell s. 736 ff. och Vinding Kruse s. 78 och s. 90 f. Se vidare Karlgren s. 95 ff., Rodhe s. 225 ff., Augdahl s. 173 f., Selvig (Freight Risk) s. 223 f. och Ussing (Køb) s. 128 f. Se i äldre rätt Hasselrot s. 73 som anför riktlinjer innebärande en mycket kasuistisk prövning av huruvida garanti föreligger.

[57] Se även Reg.prop. 93/86 s. 31.

Alla uppgifter som säljaren lämnar om varan kan inte uppfattas som särskilda utfästelser utan det måste förutsättas att köparen med beaktande av uppgiftens betydelse och det sätt, på vilket den har lämnats, har haft särskild anledning att förutsätta att varan inte avviker från det som har meddelats. Om säljaren t.ex. vid marknadsföringen eller under avtalsförhandlingarna särskilt understryker någon egenskap hos varan eller annars använder ett uttryckssätt som är ägnat att hos köparen skapa en särskild tillit till att den uppgift som har lämnats är riktig, kan det ofta anses vara fråga om en sådan särskild utfästelse som avses i stadgandet. Om köpet t.ex. avser en maskin som enligt vad säljaren har försäkrat skall medföra en energibesparing i köparens produktionsprocess eller som enligt vad som har understrukits i marknadsföringen eller vid avtalsförhandlingarna skall ha den egenskapen, kan det anses föreligga en sådan särskild utfästelse, att säljaren på grund av den är skyldig att ersätta köparen för den uteblivna kostnadsbesparingen på grund av felet också om säljaren varken kände till eller borde ha känt till bristen i maskinen.

I allmänhet måste förutsättas att utfästelsen avser någon viss konkret omständighet såsom en viss egenskap hos maskinen eller en viss användningsmöjlighet. Ett allmänt och opreciserat prisande av varan kan däremot inte anses innebära en sådan särskild utfästelse som avses i stadgandet".

I motiven preciseras frågan om vårdslöshetens betydelse vid skadeståndsansvaret ytterligare varvid man kan notera att man avser motsvarande culpabedömning som i denna undersökning anknöts till riskövervägande, inte den culpabedömning som är hänförlig till synbarhetsrekvisitet[58].

Garantin ges en mycket omfattande räckvidd. I NUKöpL ingår en motsvarande systematik om den särskilda utfästelsens samhörighet med skadeståndssanktionen[59], medan de tidigare finska förslagen till köplag anknöt garantin närmare till relevansbedömningen[60].

---

[58] Se Reg.prop 93/86 s. 88. Se även Ot. prop. Nr 80 (1986-87) s. 93 varvid det framgår att med hänsyn till norsk rätt någon ändring i rättsläget på denna punkt inte har ägt rum.

[59] Se NUKöpL 44 § och s. 295 f.

[60] Se KöpLF 1979 4:3.1: "Framgår icke i avtalet avsedd kvalitet av garanti som säljaren lämnat ..." samt s. 24. Se motsvarande reglering i KöpLF 1977 4:2.1 samt s. 61 f. Tecken på garantikonstruktionens urskiljande från relevansbedömningen ingick redan i KSL 5:1.2, men i 5:5 görs å andra sidan en sådan anknytning. Se även

Vid garanti betonas att avtalsborgenären haft rätt att lita på uppgiftens riktighet[61].

Av motiven till KöpL framgår att man i fråga om bedömningen av garantins existens följer långt likartade linjer som i förutsättningsläran trots att grupperingen i systematiskt hänseende inte är densamma. Det hänvisas till uppgifter som är centrala för köparen, till säljarens vetskap om köparens avsikter och till lovprisandets irrelevans. Till och med säljarens passivitet kan innebära garanti. Även garantin är hänförlig till avtalsslutet[62].

Frågan är främst i hur hög grad garantikonstruktionen påverkar relevansbedömningen som helhet[63]. Exempelvis kan uppgiften på grund av garanti betecknas utgöra en del av avtalsinnehållet[64].

Reg.prop. 8/77 s. 43 f. och s. 48 f. Se sammanbindningen i Ot. prop. Nr 80 (1986-87) s. 59. Jfr vidare om lösryckningen SOU 1976:66 43 §. Se i tysk rätt BGB § 633 om **Werkvertrag**: "Der Unternehmer ist verplichtet, das Werk so herzustellen, dass es die zugesicherten Eigenschaften hat und nicht mit Fehlern behaftet ist, die den Wert oder die Tauglichkeit zu dem gewöhnlichen oder dem nach dem Vertrag vorausgesezten Gebrauch aufheben oder mindern". Se närmare v. Staudinger s. 1693 ff. Jfr BGB § 459 om köp.

61 Jfr HD 1988:64 och HD 1979 II 27 varvid A hade köpt en bostad av B. Den av B anlitade fastighetsförmedlaren hade i en tidningsannons givit uppgifter om bostadens storlek. Åt A företeddes även ett disponentintyg med samma uppgifter om storleken. Dessa visade sig felaktiga. HD ansåg att A haft rätt att lita på uppgiftens riktighet ("oikeus luottaa tuon tiedon paikkansa pitävyyteen"). A hade rätt till prisnedsättning. Endast denna påföljd hade krävts i käromålet. Jfr minoritetens uttalande. Jfr även HD 1969 I 2. Se Wetterstein (JFT) s. 249 och Karlgren s. 93 f. om befogad tillit. Allmänt lovprisande kan inte betecknas som relevant i sammanhanget, se Wetterstein (Säljarens) s. 68 f.

62 I övrigt har utfästelsens närmare innehåll varit oklart, se Wetterstein (Säljarens) s. 216 ff. och Hellner II s. 314.

63 Se Wetterstein (Säljarens) § 3, särskilt s. 69 ff. varvid han understryker att "Det är således närmast en terminologisk fråga om man vill beteckna ovan nämnda ansvarsåtagande som en garanti eller inte". Wetterstein synes anse garantikonstruktionen utgöra ett alternativ vid felbedömningen. Jfr även Aurejärvi s. 24 ff. och Kivimäki s. 20. Se vidare Karlgren s. 89 ff.

64 Se Karlgren s. 85 som betonar att garantin leder till ett kontraktsmässigt åtagande. Jfr Vinding Kruse s. 86 f. Om A säger åt B: "Jag garanterar att föremålet har egenskapen X", är formuleringssättet ägnat att ge uttryck för ett särskilt ansvarsåtagande från A:s sida. Då nu nämnda formulering oftast torde ingå i det som på andra grunder kunde betecknas som avtalsinnehållet, exempelvis i det av parterna undertecknade skriftliga avtalet, har frågan om garantin inte särskilt intresse med hänsyn till relevansbedömningen. Jfr KSL 5:4, Ot. prop. Nr. 80 (1986-87) s. 59 och Takki s. 97 f.

c. Regleringen i KöpL

Såsom av de föregående avsnitten har framgått ingår i KöpL 17 - 19 §§ ett antal bedömningskriterier enligt vilka varans standard skall fastställas. En del av dem - såsom varans förpackning - berör typiskt endast köp och beaktas inte närmare i det följande. Även de till den abstrakta relevansbedömningen hörande rekvisiten samt betydelsen av rättelser och förbehåll bortlämnas i detta sammanhang[65]. De skandinaviska köplagarna har inte innehållit motsvarande riktlinjer.

> Enligt KöpL 17 § 2 mom 2) punkten skall varan "vara ägnad för det särskilda ändamål för vilket varan var avsedd att användas, om säljaren vid köpet måste ha insett detta ändamål och köparen haft rimlig anledning att förlita sig på säljarens sakkunskap och bedömning". Enligt 18 § 1 mom. ges inte anvisningar om fastställande av varans "beskaffenhet" utan i stället hänvisas det till fel. Enligt nämnda lagrum föreligger fel, "om varan inte överensstämmer med sådana uppgifter om dess egenskaper eller användning som säljaren har lämnat vid marknadsföringen av varan eller annars före köpet och som kan antas ha inverkat på köpet". Enligt 2 mom. svarar säljaren för uppgifter givna i ett tidigare säljled eller för säljarens räkning i samband med marknadsföringen enligt motsvarande rekvisit. I så fall föreligger fel, dock inte "om säljaren varken kände till eller borde ha känt till uppgifterna". Jfr NKöpL 17 § 2 st. (b) punkten och 18 §.

Betydelsen av köparens uppfattningar om egenskaperna regleras först, varefter man i följande paragraf reglerar betydelsen av de av säljaren eller säljarens medhjälpare givna uppgifterna. Den abstrakta relevansbedömningen ingår i regleringen. I FN-konventionen ingår en motsvarighet till KöpL 17 §, se art. 35, medan en motsvarighet till 18 § saknas. Något liknande riktlinjer uppställdes redan i NUKöpL 17 -19 §§ med vissa variationer i de nationella förslagen. I KöpL har ett antal omständigheter ännu preciserats och redaktionellt förtydligats. Relevansbedömningen vid säljarens passivitet ändrades, eftersom man i NUKöpL hade utgått från att relevans förutsatte försummad upplysning av säljaren, en underlåtenhet vilken kunde antas ha inverkat på köpet. Dessutom var synbarheten för säl-

---

[65] Se avsnitten 4.3. och 4.5. nedan.

jaren formulerad som "insåg eller borde ha insett"[66]. Både KöpLF 1979 4:3.1 2) och 3) punkterna och KöpLF 1977 4:2.1 b) och c) punkterna innehöll en liknande reglering som KöpL om än med en något mindre detaljerad nyansering. KöpLF 1977 ansågs beträffande 4:2 vara baserad på i rättspraxis godtagna principer. Enligt köplagsmotiven anses de nu påtalade frågorna ofta kunna hänföras till avtalsinnehållet. Det är närmast fråga om kompletterande regler. Därmed kommer exempelvis särskilda riskfördelningshänsyn inte in i bilden då relevansen fastställs via avtalsinnehållet[67].

---

[66] Upplysningar i samband med marknadsföringen benämns i Sevón m fl som marknadsföringsansvar, se s. 97. Se NUKöpL 18 § 2) punkten enligt vilken fel skulle föreligga om "säljaren före köpslutet försummat att lämna en upplysning om ett sådant förhållande rörande varans egenskaper eller användning, som han kände till eller borde ha känt till och som han insåg eller borde ha insett vara av betydelse för köparen, och försummelsen kan antagas ha inverkat på köpet". Se om FN- konventionen art. 35 Reg.prop. 198/86 s. 3 och s. 18 samt Honnold sect. 222 - 226.

[67] Se Reg.prop. 93/86 s. 57 ff. och Ot. prop. Nr 80 (1986-87) s. 59 ff. Se NUKöpL ss. 223 - 234. I KöpLF 1977 4:2.1 ingick bl.a. att godset skulle anses behäftat med fel om " b) det icke är ägnat för ändamål, till vilket säljaren borde inse att köparen avser att använda godset, om det icke är uppenbart, att köparen i detta avseende förlitat sig på säljarens sakkunskap eller att det hade varit oriktigt att förlita sig på den; c) godset icke har egenskaper som säljaren uppgivit att det har ...". Se dessutom KöpLF 1977 s. 61 f. Jfr KöpLF 1979 4:3.1 2) och 3) punkterna. Jfr även KöpLF 1979 s. 24 f. Jfr KSL 5:1.2 om oriktiga och vilseledande uppgifter och 5:5 om bundenheten till garantikonstruktionen. I KSL har dock inte eftersträvats att ge exakta rekvisit. Det hänvisas till att man bör beakta de särdrag som hänför sig till olika varuslag och enskilda fall, se Reg.prop. 8/77 s. 45 samt s. 46 om det närmare innehållet i kravet på uppgiftens inverkan på köpet. Beträffande de övriga nordiska köplagsförslagen från 1970-talet framgår att det svenska utkastet saknade närmare bestämmelser kring relevansbedömningen, se SOU 1976:66 s. 150 ff. och s. 303 ff. Det ansågs att "Kraven på sålt gods måste bero av så många olika omständigheter - kommersiellt köp eller konsumenttransaktion, nytt eller begagnat gods, standardkaraktär eller individuell utformning, avsedd användning, säljares resp köpares sakkunskap på området, information till allmänheten eller till köparen personligen, pris osv - att generella normer skulle bli mycket intetsägande", se SOU 1976:66 s. 153. Man ansåg att härigenom gavs det utrymme för en rättsutveckling genom rättspraxis, se SOU 1976:66 s. 303. I det norska förslaget 44 § ingick närmast en motsvarighet till KSL 5:1.2. Jfr vidare det danska förslaget 42 §. Förslagstexten ingår i SOU 1976:66. De finska förslagen gick därmed närmare in på frågan om felbedömningen än de andra nordiska ländernas förslag. Se även SKonsumentKöpL 7 §. Jfr BGB § 459 om fel vid köp enligt tysk rätt och v. Staudinger s. 257 ff. Se även BGB § 633 om **Werkvertrag**.

I samband med utredningen av rekvisiten enligt förutsättningslärans mönster framgick att man eventuellt i fråga om rekvisitens tillämpning eller betoning kunde göra en åtskillnad mellan av avtalsgäldenären givna uppgifter och avtalsborgenärens individuella uppfattningar på annan grund. I KöpL bekräftas en sådan åtskillnad och även i övrigt kan det påstås att de i samband med förutsättningslärans genomgång fastställda enskilda bedömningskriterierna tycks ha godtagits jämte vissa preciseringar och konkretiseringar. Härmed avses inte att förutsättningsläran som sådan skulle ha styrt regleringen. Olika domstolsavgöranden visar i den riktningen att enskilda tidigare påtalade rekvisit använts i bedömningen av parternas rättsläge. En ytterligare bekräftelse erhålls via ovan nämnda uttalande i KöpLF 1977.

Vid upplysningar från säljarens sida poängteras att dessa upplysningar "kan antas ha inverkat på köpet". För köparen betydelselösa uppgifter medför inte relevans. Man jämställer oriktiga och vilseledande uppgifter. Vid säljarens passivitet betonas att säljaren "måste ha insett" det av köparen förutsatta speciella ändamålet. Det som säljaren "borde ha insett" medför inte relevans. Rekvisiten är hänförliga till tidpunkten för köpslutet, alltså till en motsvarande tidpunkt som hävdades för förutsättningarnas del, även om uppgifterna kan ha givits tidigare. Det nu sagda framgår explicit av KöpL 17 § 2 mom. 2) punkten, medan motsvarande tidpunkt beträffande 18 § framgår av motiven[68].

I motiven till KöpL anförs beträffande ovan nämnda lagställen att säljarens goda tro inte ställer hinder i vägen för att fastställa relevans[69]. En culpabedömning i samband med riskövervägande aktualiseras inte. Detta gäller alltså även fall av säljarens passivitet. Däremot framgår betydelsen av andra riskövervägande vid säljarens passivitet. Enligt KöpL 17 § 2 mom. 2) punkten har köparens särskilda ändamål relevans endast om han har haft rimlig anledning att förlita sig på säljarens sakkunskap och be-

---

[68] Se Reg.prop. 93/86 s. 59. jfr KSL 5:1.2 och Reg.prop. 8/77 s. 46.

[69] Se beträffande KöpL 17 § 2 mom. 2) punkten Reg.prop 93/86 s. 58: "Med tanke på säljarens ansvar för fel saknar det däremot såväl enligt denna punkt som enligt 1 punkten betydelse huruvida säljaren insåg eller borde ha insett att varan inte är lämpad för det avsedda ändamålet". Se vidare om KöpL 18 §, s. 59: "Ansvaret för fel förutsätter inte vårdslöshet hos säljaren. Varan kan således anses ha fel oavsett om säljaren visste eller borde ha vetat att en uppgift som han har lämnat var oriktig och oavsett om det varit hans avsikt att vilseleda köparen". Se även Sevón m fl s. 96 ff. Jfr motsvarande motivering beträffande KSL 5:1.2 Reg.prop. 8/77 s. 46. Jfr Hellner I s. 155 som med tanke på svensk rätt utgår från att vid säljarens passivitet krävs det kvalificerad culpa i form av vetskap för att relevans skall uppstå. Se även Rodhe s. 225 f. och idem (SvJT) s. 204.

dömning. Dessa överväganden beaktades även vid förutsättningsalternativet.

Nu nämnda anknytning innebär att man i stöd av motsvarande rekvisit som är accepterade inom ramen för förutsättningsläran kan konstituera skadeståndsansvar för avtalsgäldenären, jfr KöpL 40 §[70].

4.2.1.4. Sammanfattning

De olika ovan nämnda argumenteringsriktlinjerna ger en mer eller mindre bestämd ram för relevansbedömningen. Deras ytterligare konkretisering kan äga rum om utredningen begränsas till en viss avtalstyp och bransch med hävdvunna avtalsrutiner och informationskanaler. Sådana hänsyn är aktuella i fråga om befraktningsavtal.

En mera öppen argumentering är tänkbar genom en hänvisning till allmänna avtalsrättsliga bedömningsfakta såsom avtalsbalans, risker, vållande osv., men sådana allmänna hänsyn ger föga stöd då det gäller att utreda rättsläget i ett förutsebarhetsperspektiv. Dessutom kan de ovan påtalade argumenteringsriktlinjerna anses ha beaktat dessa hänsyn varutöver man inom ramen för en större helhet, som inkluderar sanktionsalternativen, kan ta dem i beaktande. I detta sammanhang föreligger det inte skäl att närmare beröra dessa öppna argument[71].

4.2.2. Innehållsbedömningen

Fastställandet av avtalsföremålets konkreta standard ansluter sig såsom tidigare har nämnts inte endast till relevansbedömningen utan även till utredningen av den relevanta uppgiftens eller uppfattningens närmare innehåll. Vid innehållsbedömningen är det fråga om allmänna regler och prin-

---

[70] Se NUKöpL s. 232 om 18 §: "Enligt det tidigare finska och norska förslaget utgör de nyssnämnda stadgandena på samma sätt som enligt de föreliggande förslagen en precisering av felbegreppet, vilket innebär att säljarens ansvar kan omfatta alla de påföljder som kommer i fråga på grund av fel".

[71] Se Taxell s. 86 ff. och vidare Adlercreutz II s. 103 ff. om "allmänna lämplighetsöverväganden". Även hos Vahlén påträffas uttalanden om allmänna överväganden vid avtalstolkning, se Vahlén s. 300 f. Se även om intressejurisprudensen Peczenik s. 152 f.

ciper kring avtalstolkning. Frågan om avtalsföremålets standard urskiljs inte från övriga tolkningsspörsmål. Beträffande innehållsbedömningen anges i det följande endast fråge- och problemställningarna.

I tolkningsverksamheten ingår ett antal olika delfaktorer.

Huser har utformat en tolkningsmodell som omfattar bestämda tolkningsstandarder, en faktisk referensram, språkliga och juridiska riktlinjer samt utfyllande tolkningsregler[72]. Med en tolkningsstandard avser Huser en rättslig norm, "som bestemmer hvilken **person** den søkte mening skal referere sig til" dvs. i vems "skor" tolkaren skall ställa sig. Den faktiska referensramen anger de konkreta omständigheter som skall tas i beaktande vid tolkningen. Upplysningar om dessa kallas tolkningsdata. Riktlinjerna för tolkningsprocessen innehåller språkliga och juridiska inslag av betydelse vid tolkningen. Dessa har ett visst samband med utfyllande tolkningsregler, närmare bestämt med oklarhetsregeln, minimumregeln och vissa prioriteringsregler.

I tolkningsstandarderna ingår en rangordning. För det första är parternas subjektiva gemensamma avsikt av betydelse. För det andra och om parterna inte har haft en subjektiv gemensam avsikt skall den sk. god tro - standarden beaktas. Huser uttalar att den tillämpliga standarden är beroende av "om noen av partene visste eller burde visst at en annen part hadde en annen faktisk mening enn han selv". Denna tolkningsstandard ger ingen lösning om exempelvis vardera parten var i god tro eller i ond tro.[73] Den tredje tolkningsstandarden är den lokala standarden, dvs. den hypotetiska person som tolkningen utgår från är en representant för ett lokalt samfund (jfr "lokalt" språkbruk, såsom teknisk terminologi, samt dialekt). Avtalets ordalydelse skall tolkas enligt detta innehåll. Om lokal standard inte konstateras beaktas normal standard vilken skall - och med beaktande av att Huser utreder avtalstolkningsspörsmål enligt norsk rätt - beteckna "det norske samfunn i sin alminnelighet".[74] De två förstnämnda standarderna är subjektiva, de två sistnämnda objektiva.[75]

---

[72] Se Huser s. 63 ff. och s. 368 ff.

[73] Jfr exemplen angivna av Schmidt (Typfall) s. 510 f.

[74] Se om likheterna med svensk resp. dansk rätt Huser s. 342 ff. och s. 345 ff. Jfr beträffande finsk rätt Telaranta s. 859 ff. som anför att den subjektiva tolkningsmetoden gäller som utgångspunkt i finsk rätt. Se vidare om hierarkin Ussing (Aftaler) s. 422 ff. Se om dialekten Ekström s. 714 och hänvisningen till "mos regionis". Jfr riktlinjerna i amerikansk rätt Calamari & Perillo s. 116 ff.

[75] Härvid har man även diskuterat relationen mellan vilja, förklaring och tillit. Schmidt har klarlagt dessa alternativ så att man i fråga om viljesteorin ser på rättshand-

Trots en rangordning vad gäller ovan nämnda tolkningsstandarder kan man som utgångspunkt anse kontraktets ordalydelse vara av avgörande betydelse. Man kan tala om ett slags presumtion som eventuellt gäller även om faktisk partsavsikt helt saknas. Konstellationen accentueras särskilt vad gäller standardavtal. Vid avvikelser från ordalydelsen krävs det i regel en särskild utredning och avvägning[76].

Ett avtals ordalydelse utreds genom tydning. Ordalydelsen skall uppfattas i den vanliga normala betydelsen enligt den lokala eller allmänna standarden. Någon ren bokstavstolkning kan det emellertid inte vara fråga om[77]. Preciseringar kan uppnås då ordalydelsen är hänförlig till en viss bransch eller då det är fråga om en fackterm. Grammatikaliska, logiska, systematiska och historiska faktorer har ansetts utgöra ytterligare hjälpmedel vid tydningen.

Vid tydningen kan rättstekniska tolkningsregler göra sig gällande såsom de kända reglerna **in dubio contra stipulatorem** och **in dubio contra proferentem**[78]. Enligt minimumregeln avgörs förpliktelsens omfång vid oklara fall enligt det alternativ som är minst betungande för avtalsgäldenären. Man förhåller sig reserverat mot en förpliktelseökning[79]. Vidare anses det att ett uttryck som upprepas i avtalet skall genomgående tillmätas samma betydelse. Friskrivningsklausulerna är föremål för en restriktiv tolkning och beaktas inte då avtalsgäldenären orsakat skada genom eget uppsåt eller grovt vållande. Vid motstridiga uppgifter i avtalet priori-

---

lingen med löftesgivarens ögon, i fråga om tillitsteorin med löftesmottagarens ögon och i fråga om den objektiva teorin med en utomstående iakttagares ögon, se Schmidt s.421 ff. Se vidare Aho s. 153 ff. Se Vahlén s. 220 om reservationer beträffande uttrycket "objektiv" tolkning. Se även Huser s. 67 f.

76 Se om utgångspunkterna Kivimäki & Ylöstalo s. 419 och Telaranta s. 847 f. Avtalet skall ej heller som utgångspunkt tolkas så att någon del av ordalydelsen blir onödig, se Huser s. 498 ff. Jfr Ussing (Aftaler) s. 153.

77 Jfr DL 5-1-2- om "Ord og Punkter".

78 Se om vissa reservationer mot **contra stipulatorem**- principen och om dess subsidiära karaktär enligt finsk rätt Olsson s. 42. Se ibidem om **pro stipulatorem**. Jfr vidare HD 1978 II 126. Se Huser s. 561 som sammanfattar nu avsedda regler till en **adversus eum**- princip: "En avtale bør i tvilstilfelle tolkes mot den part som hadde størst muligheter for å avverge uklarheten". Jfr Lando s. 127 f.

79 Se dessutom om den sk. giltighetsregeln Aho s. 257, Ramberg (Allmän) s. 85 och Vahlén s. 276. Se Ekström s. 712 f. om bakgrunden till **contra stipulatorem**- och minimumreglerna.

teras individuella villkor framom standardiserade. Preciserade villkor anses föregå vaga och allmänt formulerade villkor[80]. De rättstekniska tolkningsreglerna medför schematiska lösningar och utgör i den bemärkelsen ändamålsenliga bidrag till förutsebarhetskravet. Alla oklarheter kan givetvis inte lösas på nu omnämnda grunder.

I tolkningsverksamheten är det av vikt att klarlägga vilka tolkningsdata som är av relevans. Det föreligger likheter med relevansbedömningen. Frågan gäller främst under vilka förutsättningar olika data tillmäts relevans. Tidsmässigt är det fråga om data aktuella vid avtalsslutet, men i vissa fall kan data som har aktualiserats efter avtalsslutet vara relevanta[81]. Exempelvis kan ett muntligt avtal efteråt bekräftas i skriftlig form vilken får betydelse vid innehållsbedömningen.

Processuellt finns det enligt nordisk rätt inledningsvis inget hinder för en bred användning av data, jfr begränsningen i RB 17:7. Däremot är frågan mera problematisk med hänsyn till den materiella relevansen av framlagda data.

Två alternativa riktlinjer är möjliga. För det första kan det vara fråga om att "utfylla" en oklar formulering. Data kan "intolkas i avtalet"[82]. Synbarhetskravet betonas i sammanhanget[83]. För det andra kan olika relevanta data stå i konflikt med varandra och man är tvungen att fastslå en prioritetsordning.

Man kan givetvis fastslå en subjektiv gemensam standard i stöd av bevisningen, men denna konstellation borde inte användas fiktivt endast för att framtvinga en motivering i sammanhanget. I övrigt synes det inte föreligga enighet över vilka avvägningsmoment som skall tillmätas avgö-

---

[80] Dessa tekniska regler utöver ordalydelsen har vunnit en sådan stadga att man benämner en del av dem som tvångstolkningsnormer på sedvanerättslig grund, se Aho s. 236 ff. och s. 254 ff. Se även HD 1983 II 91. Se Huser avsnitt 5.5. om "Supplerende tolkningsregler", särskilt s. 574 om prioritetsreglernas placering.

[81] Se Adlercreutz II kapitel 9 där han anför att betydelsen av avtalspartens beteende efter avtalsslutet kan vara oklar exempelvis med hänsyn till frågorna om kulans och eftergift. Se Huser avsnitt 5.3 om beaktande av data och s. 411 ff. om betydelsen av efterföljande handlingar.

[82] Se om termen Adlercreutz II s. 28 och s. 45 ff. Jfr Vahlén s. 223 f.

[83] Se föregående not samt Kivimäki & Ylöstalo s. 319 f. och Telaranta s. 859 ff. Jfr Aho s. 219 (övers.):"Valet och värderingen av utomstående tolkningsmaterial bör även i övrigt i sista hand överlämnas åt domstolen för prövning i enskilt fall". Jfr ytterligare Ekström s. 714. Se vidare Augdahl s. 170, Huser s. 118 ff. och s. 469 och Krüger s. 48. Se ytterligare NRt. 1970.794.

rande betydelse vid en tolkningsdissens. Det torde dock stå utom tvivel att ett visst stöd erhålls av de rekvisit som ingår i AvtL 32 § 1 mom. även om part inte har krävt ogiltighet, jfr även AvtL 6 § 2 mom. Med beaktande av AvtL 32 § 1 mom. skulle det inte endast vara fråga om felskrivning, felsägning eller något motsvarande misstag i teknisk bemärkelse utan rekvisiten är av betydelse även i fråga om egentliga missförstånd, såsom då det objektiva förklaringsinnehållet inte motsvarar avtalsgäldenärens (=löftesgivarens) verkliga avsikt. Avtalsgäldenären har velat säga det som han sagt, men avtalsborgenären (=löftesmottagaren) lägger annan innebörd i uttalandet än avtalsgäldenären[84]. Om detta förklaringsinnehåll avviker från avtalsgäldenärens avsikt prioriteras den sistnämnda förutsatt att "den, till vilken förklaringen är riktad, insåg eller bort inse misstaget".

Avtalsgäldenären skall bevisa att det objektiva förklaringsinnehållet inte motsvarar vad han åsyftat. En **e contrario** - slutsats anses i regel som godtagbar och innebär att avtalsborgenären kan lita på det objektiva förklaringsinnehållet om han var i god tro. Med hänsyn till innehållet i AvtL 32 § 1 mom. har lagstiftaren dock lämnat den möjligheten öppen att man i vissa undantagsfall kan åsidosätta det objektiva förklaringsinnehållet trots avtalsborgenärens goda tro[85]. Motiveringen till dessa regler baserar

---

[84] Se om den närmare nyanseringen Schmidt s. 424 f. och Vahlén s. 44 ff. Man bör beakta en mera inskränkt ordalydelse i NAvtL om "feilskrift eller anden lignende feiltagelse". Uttrycket "lignende" utesluter missförstånd av annan än teknisk karaktär. Se Huser s. 304 ff.

[85] Se Vahlén s. 224 som för tolkningens del anför att den påverkas därav "att ena parten väl icke insett, men kan sägas ha bort inse att motparten avsett att inlägga en betydelse i avtalet som avviker från vad som enligt tillämpliga tolkningsstandarder och andra tolkningsregler kan sägas vara avtalets innebörd". Detta uttalande kompletteras med att "i detta avseende generellt gäller ett synbarhetsrekvisit av samma innebörd som enligt vad ovan närmare utvecklats gällande förklaringsmisstag", se s. 71 ff. Schmidt betonar att domstolen fiktivt kan fastslå parternas gemensamma avsikt varvid ställning inte tas till tolkningsdissens. Man har i sådana fall använt sig av reella hänsyn, se Schmidt (Typfall) s. 509. Se även Aho s. 74 ff., Kivimäki & Ylöstalo s. 416 ff., Telaranta s. 860 ff., Grönfors (Avtalslagen) s. 152 ff. samt Ussing (Aftaler) s. 151 ff. Tolkningsdissensen kan leda till tolkningsresultat enligt avtalsgäldenärens eller avtalsborgenärens uppfattning, till fullständig ogiltighet, till partiell ogiltighet utan utfyllning eller till partiell ogiltighet med utfyllning, se Schmidt s. 427. I fråga om total ogiltighet tycks man förutsätta att misstaget avser ett väsentligt villkor. I annat fall kan ogiltigheten vara endast partiell, men i så fall är det oklart vad man skall ersätta den "felaktiga formuleringen" med. Se Schmidt (Typfall) s. 497 och Huser s. 139 ff.

sig på allmänna lojalitetshänsyn: den som underlåter att upplysa en godtroende part om tolkningsdissens skall inte meddelas rättsskydd[86].

God tro- standarden av ovan nämnt innehåll ger en entydig lösning endast om den ena parten varit i god tro och den andra i ond tro. Bedömningen av avtalsborgenärens goda eller onda tro är hänförlig till avtalsgäldenärens avsikt. Det räcker med att avtalsgäldenären haft en avvikande avsikt i jämförelse med avtalsborgenären. Det är möjligt att avtalsborgenären varit culpös på annat sätt. Frågan gäller andra omständigheter än avtalsgäldenärens avsikt. Exempelvis kan det culpösa framgå av att avtalsborgenären inte har varit tillräckligt aktiv i att utreda sin mening gentemot motparten eller genom att han varit försumlig vid utformningen av ett avtalsvillkor. Man ligger mycket nära den preciserade rättstekniska lösningen **contra stipulatorem**. De nu avsedda bedömningarna av ond tro och culpa sammanfaller säkerligen ofta i en konkret situation, men behöver principiellt inte göra det[87]. **Schmidt** uttalar "att den aktsamma partens läsart bestämmer avtalets innehåll"[88].

Modellen enligt AvtL 32 § 1 mom. har därmed inte ansetts vara uttömmande vid tolkningsdissens. Man har även bl.a. kritiserat det objektiva förklaringsinnehållets betydelse och beträffande avtalstolkning det faktum att den bakomliggande tillitsteorin betonar endast en partsvilja, medan avtalstolkningen i själva verket borde beröra bägge parter och deras intressen. I stället har det förordats avvägningar vilka kan påstås särskilt ta hänsyn till reella argument, exempelvis till en culpavärdering av parternas beteende - den mest culpösa bär risken. Då en objektiv tolkningsstandard uttrycker hur en förståndig man skulle uppfatta avtalets innehåll är det enligt **Schmidt** fråga om en culpavärdering[89].

Det sistnämnda leder till ett mera allmänt konstaterande. Vid avtalstolkning i allmänhet kan man inte lämna avtalstypen, avtalets allmänna ka-

---

[86] Se Huser s. 417.

[87] Se om de centrala systematiska och materiella riktlinjerna Huser s. 417 ff. och s. 463 f.

[88] Se Schmidt (Typfall) s. 512.

[89] Se om denna culpaavvägning Schmidt s. 426 ff. och idem (Typfall) passim, särskilt s. 517 och s.519 f. Se vidare Adlercreutz II kapitel 11 där diskussionen och de olika alternativen vid tolkningsdissens beskrivs närmare. Se även Ramberg (Allmän) ss. 158 - 170. Parterna kan givetvis ha avtalat om hur konflikter av nu avsedda slag skall lösas, jfr Sundberg s. 144 f. Se även Huser s. 422 f. som i fråga om den ena partens goda tro och den andras culpa gör en jämförelse med AvtL 33 §.

raktär, parternas ställning samt sociala, samhällsekonomiska och försäkringshänsyn samt andra motsvarande omständigheter utan beaktande[90].

Dessa avvägningsmoment ligger på en mycket abstrakt nivå och det är svårt att uttala sig närmare om deras betydelse i olika konkreta sammanhang. Något mera preciserat och av central betydelse är konstaterandet att avtalets syftemål utgör ett viktigt bedömningskriterium[91]. En skälighetsavvägning kan öppet beaktas med hjälp av AvtL 36 §, men i princip skall avtalet först ha genomgått tolkningsprocessen för att man skall veta vad man utgår från vid jämkningen[92].

Även kutym, dispositiv lagstiftning och rättspraxis kan påverka tolkningsresultatet. Man har alltmer börjat betona den moderna dispositiva lagstiftningens roll som ett uttryck för ett balanserat avtal. Förenklat kan detta uttryckas så att ju mera avtalets villkor avviker från denna lagstiftning i den ena partens favör desto starkare tryck uppstår det att genom tolkningen återställa balansen. Då tillräckligt starka avvikelser kan jämkas med hjälp av AvtL 36 § medför detta att den tvingande och den dispositiva lagstiftningen numera kan betraktas förete endast en gradskillnad inte en artskillnad[93]. Vid oklara formuleringar ligger det även nära till hands att

---

[90] Se Huser s. 92 om "reelle hensyn" och s. 507 ff. om "juridiske retningslinjer". Se även Telaranta s. 868 ff. och s. 874 om "sakens natur", Krüger s. 36 om "reelle hensyn" och Ussing (Aftaler) s. 425 om "praktisk rimelige Forstaaelse" och om "fra samfundsmessigt Synspunkt i det hele gavnligst".

[91] Se Ussing (Aftaler) s. 425. Jfr "main object" - betoningen i engelsk rätt, särskilt i samband med friskrivningsklausulerna, se avsnitt 6.2.5.2. nedan.

[92] Se om en värdering av relationen mellan avtalsbundenheten och materiella rekvisit Wilhelmsson (Social) passim. Behovet av avtalsbalans accentueras särskilt då parterna företräder klart olika styrkeförhållanden.

[93] I motiven till KöpL uttalas att den på grund av varierande situationer måste bli allmänt hållen. Denna dispositiva lag är ett resultat av vad som kan betecknas som en rimlig avvägning mellan parternas intressen sådana som de ter sig vid en allmän bedömning, se Reg. prop. 93/86 s. 13. Vidare anförs det i motiven, s. 14: "Vid bedömningen av om ett avtalsvillkor är oskäligt utgör stadgandena i en modern, dispositiv lag en viktig jämförelsepunkt". Se vidare Huser s. 539 ff. Jfr även Telaranta s. 873 f. Jfr vidare om skälighetsavvägningen i tysk rätt i fråga om standardvillkor AGBG och i övrigt BGB §§ 133, 157, 242 och 315. Se härom Lando s. 150. Se om motsvarande roll för kutym UCC 2-302. Ekström accepterade inte den dispositiva lagstiftningen som medel i avtalstolkningen, emedan "de dispositiva rättssatserna bero icke av parternas vilja", se Ekström s. 715. Den dispositiva lagstiftningens uppgift medför att man inte kan kodifiera gällande branschpraxis utan att först överväga vad en skälig avtalsbalans

låta den dispositiva lagstiftningen och även övriga dispositiva rättsregler utöva inflytande.

Vid innehållsbedömningen skall ett antal argument beaktas. Dessa kan inte preciseras utan uppmärksammande av avtalstypen och det närmare sakförhållandet[94].

För standardavtal gäller vissa särregler vilka delvis framgått ovan. Ett markant problemområde är inkorporeringen av allmänna avtalsvillkor i det individuella avtalet. Beträffande standardklausuler hänvisas ofta till klausulrätt i syfte att beskriva att klausulerna är jämförbara med dispositiv lagstiftning[95]. Termen är eventuellt missvisande med beaktande av skälighetshänsyn och individuella avvikelser, men är å andra sidan beskrivande, emedan man i alla fall som utgångspunkt har att göra med standardlösningar. Rättspraxis spelar en viktig roll då standardklausulernas innehåll skall utredas. Ett annat jämförelsemoment utgör standardklausulernas förarbeten, men det har uttalats reservationer mot deras beaktande bl.a. därför att det uppkomna materialet är ensidigt[96]. Vidare kan standardavtal inom branschen påverka parternas rättsläge även om man i det konkreta avtalet inte har omfattat ifrågavarande standardavtal. Villkoren kan nämligen anses ge uttryck för en viss kutym eller praxis[97].

Till standardavtalens typiska drag hör också, förutom ena partens bristfälliga möjligheter att påverka avtalets innebörd, den omständigheten

---

faktiskt kan anses vara. Se Bull s. 104 ff. beträffande betydelsen av standardvillkor som "deklaratorisk" och "preseptorisk lovgivning".

[94] Se om avtalstolkningens allmänna riktlinjer Huser passim. Se vidare Aho passim, särskilt s. 199 f. och s. 218 ff. om betydelsen av utanför rättshandlingen stående tolkningsmaterial, Finsk privaträtt s. 37 ff., Kivimäki & Ylöstalo s. 317 ff., Telaranta passim, Adlercreutz II passim, Ramberg (Allmän) s. 75 ff., Vahlén 4 och 5 kap., Jørgensen (1) kap. X, Ussing (Aftaler) s. 421 ff. och i komparativt hänseende Lando s. 120 ff. Jfr den ingående regleringen i Restatement 2 kap. 9.

[95] Se exempelvis Olsson s. 43 och Hellner (JFT) s. 298.

[96] Se Wetterstein (Utländsk) s. 43 beträffande förarbeten vid internationella standardavtal, Ramberg (Unsafe) s. 653 ff. och Bull s. 110 f. I vissa fall kan förarbetena ha klarläggande betydelse exempelvis med hänsyn till klausulens syftemål, se Huser s. 472 ff.

[97] Se HD 1982 II 52 varvid avtalet tolkades så att tillverkaren inte ansågs vara skyldig att betala ersättning åt beställaren för förlorad vinst utöver avtalsvite bl.a. med motiveringen att det var sedvanlig avtalspraxis inom branschen att tillverkarens ansvar för indirekta skador var uteslutet eller begränsat.

att den ena av parterna eller parterna över huvud taget inte har fäst uppmärksamhet vid klausulens innehåll eller förstått dess betydelse. I så fall föreligger ingen avsikt hos parten i relation till den aktuella standardklausulen. Nu avsedda situationer torde i regel inte uppkomma om standardklausulen har utarbetats av parterna gemensamt för att användas i deras reguljära förbindelser. Om däremot standardvillkoren är utarbetade av den ena avtalsparten kan motparten sakna skäliga förutsättningar att påverka eller bedöma innehållet. Detta framgår särskilt vid massavtal där avtalsbalansen inte vid avtalets ingående och inte heller därefter är i jämnvikt. Det är särskilt på detta område man kan påstå att avtalsrätten klart har utvecklats i riktning mot att skydda den svagare parten. Det är dessutom fråga om en internationell utveckling. Tvingande lagstiftning, AvtL 36 § och konsumentskyddsmyndigheternas kontroll kan anses utgöra exempel på en sådan trend. Vid standardvillkor som är utarbetade av intresseorganisationer kan det ovan sagda likaså vara av betydelse. Det finns dock två tilläggsaspekter. För det första kan villkoren ingå i ett **agreed document** vilket innebär att vardera partens intressen har varit föremål för diskussioner och ävenså i regel beaktats i avtalstexten som helhet. Det finns inte lika starka behov av en skälighetscensur som i ovan anförda situationer. För det andra kan läget vara det att ingendera parten haft förutsättningar att bedöma hurudana förpliktelser och rättigheter standardavtalet uppställer för dem. Partsavsikten saknas helt[98]. Bl.a. i en sådan situation kan det vara angeläget att inte endast tyda ordalydelsen utan även beakta avtalets generella syftemål och avtalssituationen som helhet inom ramen för dold eller öppen kontroll[99].

---

[98] Jfr Adlercreutz II s. 38 f.

[99] Tolkning av standardavtal och övriga härvid föreliggande problem har varit föremål för en ingående diskussion och argumentering. Se närmare om standardavtal Wilhelmsson passim, som berör problematiken särskilt med tanke på frågan hur bindande standardavtalen **de facto** är och på vilket sätt den samhälleliga utvecklingen och utvecklingstrenderna i avtalsrätten påverkar bedömningen. Se vidare Aho s. 189 ff., Finsk privaträtt s. 33 ff., Olsson passim, Taxell s. 37 ff., Wetterstein (Säljarens) s. 23 ff. och s. 146 ff., Bernitz passim, Gorton (Nationell) s. 31 ff. om standardavtal i internationell belysning, Hellner (Kommersiell) s. 80 ff., Bull passim beträffande **agreed documents** och betonandet av deras ställning som "privat lagstiftning" samt Huser s. 144 ff. och s.470 ff. I NOU 1976:61 ingår en omfattande utredning av standardavtalsrätt. Se om standardvillkor i en komparativ belysning Lando s. 124 ff. och s. 142 ff. Se i belysning av den snabba ökningen av standardavtalens användning Ekström s. 713 och Saxén (Förlagsavtalet) s. 57 f.

4.3. Avtalsföremålets abstrakta standard. Relevans- och innehållsbedömningen

Enligt KöpL 17 § 2 mom. 1) punkten skall varan "vara ägnad för det ändamål för vilket varor av samma slag i allmänhet används", jfr NKöpL 17 § 2 st. (a) punkten. En motsvarande reglering ingår i FN-konventionen, se art. 35 (2)(a). Den abstrakta standarden ges en ganska omfattande räckvidd[1]. Regleringen ger uttryck för att den försålda varan skall besitta en viss minimistandard som i detta fall beskrivs som användbarhet för normalt ändamål. Minimistandarden är reglerad i lag. Relevansbedömningen ger inte upphov till problem. Samma minimistandard gäller i princip alla köpta varor.

Däremot kan innehållsbedömningen ge upphov till variationer. Användbarheten kan uppfattas på olika sätt och är beroende av ett antal fakta.

Dessa utgångspunkter visar att relevans- och innehållsbedömningen av avtalsföremålets abstrakta standard är sammanbundna med varandra så att endast fastställandet av en generell regel om en viss minimistandard inte ger särskilt goda möjligheter att fatta avgöranden på en konkret nivå. Det behövs mera fakta än endast ovan nämnda utgångspunkt. I köplagsmotiven hänvisas till varans pris som ett bedömningskriterium. Enligt HyresL 8 § skall den hyrda lägenheten "vara i ett sådant skick som hyresgästen med hänsyn till lägenhetens ålder, lägenhetsbeståndet på orten samt andra lokala förhållanden skäligen kan fordra". I stadgandet ingår några bedömningsrekvisit vilka förtydligas i motiven genom hänvisningen till betydelsen av lägenhetens användningsändamål[2].

SjöL 76 och 138 §§ innehåller krav på det befraktade fartygets sjövärdighet. Grunden för en bestämd minimistandard synes därmed vara klar, varutöver nämnda lagrum ger uttryck för ett antal bedömningsrekvisit. Sjövärdighetskravets omfattning ger dock upphov till diskussion. Man kan med skäl ställa frågan huruvida det befraktade fartygets minimistan-

---

[1] Se Reg.prop. 93/86 s. 57 varvid det bl.a. uttalas: "Om t.ex. varan i och för sig är användbar för det avsedda ändamålet men förbrukar väsentligt mera energi än vad som är normalt för motsvarande produkter, kan köparen ha rätt att göra gällande påföljder av fel". Se beträffande FN- konventionen Reg.prop. 198/86 s. 18. Se vidare Ot. prop. Nr. 80 (1986-87) s. 59. Se även Sevón m fl s. 100 f. och Honnold sect. 225. Se även KSL 5:1.2. och Reg.prop. 8/77 s. 45. Jfr UCC 2-314.

[2] Se Reg.prop. 127/84 s. 30. Jfr GHyresL 13 § 1 mom. och Godenhielm (Huoneenvuokralaki) s. 102 ff. Jfr SJB 12:9 samt Bengtsson (Nyttjanderätt) s. 78. Jfr beträffande äldre rätt Chydenius II s. 166 och för svensk rätts del Sundberg s. 53 ff. Se vidare BostadsABL 10 §. I JordlegoL ingår inte krav på abstrakt standard, se närmare Wirilander s. 158 ff.

dard skall omfatta även annat än sjövärdighetskravet. Mot denna bakgrund är det motiverat att beröra den allmänna grunden för den abstrakta standarden.

Det är uppenbart att krav på avtalsföremålets abstrakta standard kan uppställas utan stöd i lagstiftningen, se exempelvis diskussionen kring frågan beträffande jordlega och saklega[3].

En motiveringsgrund har varit den tidigare nämnda förutsättningsläran via konstruktionen "typförutsättningar". Förutsättningslärans synbarhetskrav har inte särskilt accentuerats i sammanhanget. Man har i stället utgått från vad en normalmänniska förväntar sig beträffande avtalsföremålets egenskaper. Något krav på att avtalsborgenären särskilt borde visa att han besatt en normalmänniskas förutsättningar har inte uppställts. Detta har ansetts som givet[4].

Det är, såsom tidigare har nämnts, konstruktionen med typförutsättningar, som har givit upphov till kritiska ställningstaganden. Förutsättningslärans rekvisit har inte ansetts kunna ge något verkligt bidrag till den nu aktuella bedömningen. I stället har man helt enkelt utgått från att rättsordningen uppställer krav på avtalsföremålets minimistandard. Det är fråga om avtalets **naturalia negotii.** Belägg erhålls via rättskällorna. Särskilt kutymen kan spela en viktig roll i sammanhanget[5]. Å andra sidan har **Karlgren** framfört att **naturalia negotii**- konstruktionen med beaktande av rättsutvecklingen härstammar från individuella förhållanden kring avtalet och därigenom från förutsättningsläran. Först efter en viss utveckling kan kravet på en minimistandard anses utgöra en naturlig beståndsdel av avtalet.

---

[3] Se Wirilander s. 158 ff. och Bengtsson (Nyttjanderätt) s. 126 om lega av jord. Se Palmgren & Olsson s. 154, Takki s. 103 ff., Bengtsson (Särskilda) s. 48 och Sundberg s. 132 f. om saklega. Jfr i äldre rätt Hasselrot s. 73 ff. och Aubert s. 160 ff. Se Falkanger (Leie) s. 159 ff. om fartygslega.

[4] Se om typförutsättningar som grund för avtalsföremålets abstrakta standard Kivimäki s. 50 f., Wetterstein (JFT) s. 242 ff., Agell s. 723 ff., Almén & Eklund s. 577 f., Hellner I s. 157 ff., Rodhe s. 219 ff., Brunsvig s. 57 f., Huser s. 129 och Vinding Kruse s. 65 f.

[5] Se särskilt Vahlén (Formkravet) s. 213 f. som förordar en **naturalia negotii** - konstruktion. Se vidare Adlercreutz II s. 12 ff., Agell s. 734 f., Hellner (Skeppsbyggnadskontrakt) s. 258, idem (Rediviva) s. 143, Sundberg s. 99 ff., Falkanger (Leie) s. 164 ff., Huser s. 127 ff. och s. 130, Jørgensen s. 65 samt Vinding Kruse s. 66. Det är alltså fråga om att använda rättsregler. Se allmänt om utfyllning exempelvis Vahlén s. 228 ff.

Efter att ha uppställt frågan hur man har kommit fram till **naturalia negotii**- konstruktionen uttalar Karlgren[6]: "Jo, ofta just genom att domstolarna undan för undan byggt sina avgöranden på hänsyn till kontrahenternas subjektiva inställning (medvetna antaganden eller icke). Först på ett senare stadium, när man vunnit den tillräckliga översikten så att säga, har man eventuellt vågat sig på att fastslå en mera objektiv rättssats. Utbildningen av naturalia negotii - regler kan alltså försiggå **genom** förutsättningslärans tillämpning, och övergången från det ena stadiet till det andra är ofta rätt otydlig"[7].

Naturalia negotii- grunden har ansetts ha så stora fördelar att man enligt **Ussing** har att göra med "en maegtig Lettelse av Retshandelssamkvemet"[8]. Fullt så optimistiskt kan man knappast betrakta grunden för den abstrakta standarden. Rättsordningen ger nämligen, såsom av ovan refererade lagrum även kan noteras, ofta mycket vaga utgångspunkter för bedömningen. Den minimistandard som uppställs tillfredsställer ofta inte avtalsborgenärens behov av att avtalsföremålets standard skall överskrida en viss gräns. Viss osäkerhet råder dessutom däröver hur omfattande denna abstrakta standard vid olika avtalstyper de facto är.

Vid preciseringen genom innehållsbedömningen av de vaga utgångspunkterna kan man säkerligen i princip utgå från att utreda vad en normalmänniska kunde ha accepterat som minimistandard, men detta leder inte till någon verklig vidareutveckling av spörsmålet. Konkretiseringsbehovet leder oundvikligen till att man i detta skede närmare måste beakta den avtalstyp och den avtalsrelation i vilken parterna är involverade. Det är i denna belysning av vikt att vid bedömningen ta i beaktande kutym (som alltså även klarlägger innehållet, inte endast relevansen) och allmänna uppfattningar inom vederbörande bransch samt förhållandena kring avtalet såsom avtalsföremålets användningsändamål, dess ålder, vederlaget och

---

[6] Se Karlgren (Formkravet) s. 795.

[7] Jfr vidare Hellner (Rediviva) s. 138 f.

[8] Se Ussing (Aftaler) s. 434 f. varvid han bl.a. uttalar: "Denne Udvikling af faste Kontraktstyper, der er et aeldgammelt Eksempel paa 'Standardisering', betyder en maegtig Lettelse af Retshandelssamkvemmet. Derved spares ikke blot udførlige Kontrakter, men ogsaa alle de besvaerlige Overvejelser om Udformningen af detaillerede Kontraktsbetingelser. Tillige undgaar Parterne Risikoen ved, at deres Vedtagelse angaaende de Punkter, hvorom der findes naturalia negotii, bliver ufulstaendig eller af andre Grunde mindre vellykket. De fastslaaede naturalia negotii er jo Resultatet af Fortidens - ofta talrige Generationers - Erfaringer. De er derfor gennemgaaende hensigtsmessige. I alle Tilfaelde er det en stor Fordel at have en forud bestaaende Regel at regne med. Det giver Samhandelen den fornøden Sikkerhed".

andra omständigheter som kan tänkas vara av vikt vid bedömningen[9]. Även om nu nämnda omständigheter inte direkt ger svar på frågan om konkretiseringen av den abstrakta standarden kan man påstå att det individuella avtalet har en indirekt dvs. styrande verkan främst vad gäller innehållsbedömningen. Något rent **naturalia negotii**- alternativ har man i regel inte att göra med. Det är fråga om en klar och stark växelverkan mellan rättsordningens objektiva krav och det individuella avtalsförhållandet. Det nu nämnda leder till att det inte finns någon exakt gräns mot de argumenteringsalternativ som framfördes i avsnitt 4.2. ovan[10].

Trots nämnda preciseringsmoment kan den abstrakta relevans- och innehållsbedömningens styrande verkan i avtalsrelationen inte överdrivas. Vad som uppfattas vara minimistandard kan variera avsevärt. Om det finns jämförelsematerial, såsom vid serietillverkade nya produkter, föreligger i regel inte problem. Då avtalsföremålet är specifikt, såsom i fråga om fartyg och fastigheter, eller använt saknas en motsvarande möjlighet[11]. Det har ansetts att fastighetsköp som utgångspunkt ingåtts med principen "i befintligt skick" vilket har medfört en långtgående undersökningsplikt för köparen och betytt att något krav på en abstrakt standard knappast ens funnits. Huruvida detta särskilda exempel numera kan anses motsvara

---

[9] Frågan om den abstrakta standarden har varit föremål för prövning i rättspraxis. I HD 1987:54 krävde köparen prisnedsättning, emedan vattnet i brunnen på den bostadsfastighet han hade köpt inte var av godtagbar kvalitet. Häradsrätten påförde säljaren ansvar enligt motiveringar som närmast berör individuella förutsättningar. Enligt HD var vattnet i brunnen så dåligt att det inte fyllde de krav som i allmänhet kan ställas på vattnet på en bostadsfastighet. Köparen tillerkändes prisnedsättning. Någon närmare vägledning beträffande bedömningskriterierna framgår inte av HD:s motiveringar. I HD 1981 II 59 hade A av B köpt spånskivor, vilka han installerade i sitt hus. Vid installationen målades spånskivorna. Målningsytan hade dock på grund av spånskivornas kvalitet blivit ojämn. A ansågs inte skyldig att nöja sig med resultatet. B var ersättningsskyldig. I HD 1949 II 258 som gällde köp av en maskin betonades särskilt betydelsen av köpesumman som grund för felbedömningen. Se även HD 1982 II 187 som innehåller starka konsumentskyddsaspekter, HD 1972 II 84 som berör fastighetsköp samt HD 1948 II 187, HD 1945 II 92, hyresmålet HD 1932 II 269 samt HD 1930 I 26. Jfr HD 1987:20. Man synes även ha använt sig av den väsentlighetsregel som uppställts som rekvisit vid bedömningen av individuella förutsättningars relevans utan hänvisning till vad som vanligtvis kan krävas av köpets föremål, se HD 1986 II 90 som gällde prisnedsättning på grund av fel i byggnaden. Jfr 1985 II 184. Jfr vidare Vahlén (Formkravet) s. 213 f., Brunsvig s. 53 ff. och Ussing (Køb) s. 122 ff.

[10] Jfr Krokeide s. 587.

[11] Särskilda svårigheter uppstår om avtalet saknar ovan avsedda preciseringar. Se Sundberg s. 129 ff. och Selvig (Freight Risk) s. 222 f.

gällande rätt kan diskuteras[12]. Avtalsgäldenären kan även göra uttryckliga förbehåll av typen "befintligt skick"[13].

[12] Jfr Agell s. 723 ff. och Bengtsson (Nyttjanderätt) s. 76 f. Annorlunda Takki s. 104. Jfr även Bengtsson (Nyttjanderätt) s. 125 f. och Sundberg s. 125 ff.

[13] Klausulen har blivit föremål för restriktioner, se exempelvis KöpL 19 § och KSL 5:6 samt Reg.prop. 93/86 s. 60 f. Motsvarande tendenser har gällt redan tidigare. Se Wetterstein (Säljarens) s. 57 ff., Hellner I s. 160 ff., Grauers s. 75 f. och s. 99 ff., Rodhe s. 274 ff. och Braekhus (Mangler) s. 433 ff. och s. 446 ff. Se även ND 1983.340 (Norsk skiljedom), ND 1983.XIII, ND 1979.354 (Norsk skiljedom) och ND 1979.IX f. Jfr UCC 2-316. Se Honnold sect. 232.

4.4. Typifiering av avtalsgäldenärens förpliktelser med hänsyn till avtalsföremålets standard

Utredningen ovan visar alternativa beteendemönster vilka med hjälp av olika bedömningsrekvisit kan vara relevanta i avtalsrelationen. För innehållsbedömningens del bör dock tilläggas att fastställandet av avtalsföremålets standard omfattar beaktande av sådana data som inte direkt styr denna fråga utan som i stället fungerar som ett accessorium. Det är olämpligt att beteckna sådana data ge upphov till förpliktelser, emedan de inte fungerar självständigt utan endast som förtydligande element. För både relevans- och innehållsbedömningens del kan man hellre hänvisa till normer härledda från avtalsrelationen.

De olika argumenteringsalternativen kan namnges i enlighet med den iakttagna systematiken. Terminologin ansluter endast till frågan om avtalsföremålets standard.

Avtalsföremålets skick och egenskaper kan vara reglerade i avtalet i enlighet med det som framgick om avtalsinnehållet i avsnitt 4.2.1.2. ovan. Inom denna begränsade ram kan man utgå från "vad har avtalats". Det är fråga om avtalsnormer. Det framgick även tidigare att formkraven och de faktiska omständigheterna ofta leder till att parterna uppgör avtal i skriftlig form. Det kan vara fråga om en stadgad praxis inom branschen. Befraktningsavtal ingås regelmässigt i form av certeparti. I dylika fall kan man göra en indelning så att man utreder relevansen och innehållet i stöd av det skriftliga avtalet och utan stöd däri. Dessa två infallsvinklar leder till att man i det förstnämnda fallet kan tala om inre avtalsnormer och i det senare om yttre avtalsnormer. Vid avsaknad av ett skriftligt avtal föreligger det inte möjligheter att göra en sådan åtskillnad.

Det har vidare framgått att det finns möjligheter att beakta data som inte kan betecknas höra till avtalet i ovan avsedd bemärkelse. Frågeställningen utvidgas i detta skede till "vad följer av avtalsrelationen". Individuella data om avtalsföremålet kan få relevans i sammanhanget. Med ett från skadeståndsrättsliga sammanhang lånat uttryck kan det anföras att det föreligger kausalitet mellan aktuella data och avtalet. Det är fråga om kausalnormer. Data kan aktualiseras av upplysningar från avtalsgäldenären, vilka kan betecknas som aktiva kausalnormer, medan avtalsborgenärens på annan grund baserade relevanta uppfattningar kan betecknas som passiva kausalnormer. **Naturalia negotii**- grunden ger upphov till normalnormer.

Såsom tidigare anförts kan man knappast uppställa exakta gränser mellan relevans- och innehållsbedömningen, ej heller är en gränsdragning möjlig mellan de ovan uppställda normgrupperna. Den uppställda terminologin reflekterar endast en mångsidig bakomliggande argumentering i ett systematiskt perspektiv.

Avtalsborgenären kan ha bildat sig en individuell uppfattning om avtalsföremålet utan information från avtalsgäldenären. Även den abstrakta standarden är anknuten till avtalsgäldenärens passivitet. Det är i så fall naturligt att fråga hur avtalsgäldenärens undersöknings- och upplysningsplikt kan påverka relevansen.

Avtalsgäldenärens upplysningsplikt anknyts till det som han vet om avtalsföremålets egenskaper, medan undersökningsplikten anknyts till det som han borde ha vetat härom[1]. Om en undersöknings- och upplysningsplikt förelegat och avtalsgäldenären försummat detta har han gjort sig skyldig till **culpa in contrahendo**. Betydelsen av **culpa** vid relevansbedömningen har berörts i avsnitt 4.2.1.3.a. ovan som en del av olika riskövervägande. En annan fråga är i vilka situationer **culpa** i nu avsedd bemärkelse påverkar relevansbedömningen.

Upplysnings- och undersökningplikten kan anses ha positiv relevans i den bemärkelsen att dess uppfyllande medför en effektiv rättelse av felaktiga uppfattningar hos avtalsborgenären. En passiv kausalnorm eller en normalnorm uppstår inte. Avtalsborgenärens vetskap om "fel" i avtalsföremålet begränsar således hans möjligheter att göra påföljder gällande, om det inte av omständigheterna framgår att han hade skäl att förvänta sig att avtalsgäldenären skulle avhjälpa felet före överlåtelse eller upplåtelse av avtalsföremålet[2]. Även rättelser av redan givna felaktiga upplysningar kan ha samma effekt, jfr KöpL 18 § 3 mom.[3]. Se avsnitt 4.5. nedan.

---

[1] Se Rodhe s. 267 ff. Se vidare om undersöknings- och upplysningsplikten Kivimäki s. 24 ff., Taxell s. 94 f., Hellner I s. 155 f., Karlgren s. 103 f., Sundberg s. 115 ff., Augdahl s. 172 f., Krüger (Transportomlegning) s. 665, Gomard s. 20 f. och Ussing (Køb) s. 124 f. Se även exempelvis HD 1982 II 187, NJA 1961.137, NJA 1945.305, ND 1966.77 (NHD), NRt. 1958.444, NRt. 1935.669 och UfR 1931.524 (DHD).

[2] Se Rodhe s. 271. Se vidare Sundberg s. 102 ff. om jämkande regler innefattande verkan av enuntiation, verkan av legotagarens/borgenärens vetskap vid avtalsslutet och verkan av underlåten reklamation, samt s. 146 ff. Frågan om avtalsborgenärens vetskap återkommer i avsnitt 6.2.7. nedan.

[3] Såsom i avsnitt 4.2.1.3.a. framgick är det i viss mån oklart hurudan relevans en nu nämnd typ av culpa har i bedömningen. I köprätten tycks dock tvivel inte föreligga, se avsnitt 4.2.1.3.c. ovan. Se ytterligare om upplysningspliktens betonande Vinding Kruse s. 98 ff.: "På basis af domspraksis finder jeg det personligt mest traeffende at udtrykke oplysningspligten således, at saelgeren må oplyse køberen om alle forhold og fejl vedrørende ejendommen, som han kender eller burde kende, og som han må antage er af vaesentlig interesse for køberens bedømmelse af ejendommen, og som han ikke kan regne med, at køberen er bekendt med" (kursiven utelämnad). Se vidare Wetterstein (JFT) s. 235 ff. som vid behandlingen av köparens förutsättningar som grund för felbe-

Culpa in contrahendo och därmed avtalsgäldenärens undersöknings- och upplysningsplikt har betydelse även i samband med frågan om avtalsgäldenärens skadeståndsansvar.

---

dömningen hänför betydelsen av säljarens onda tro till frågan om hans undersöknings- och upplysningsplikt.

4.5. Av avtalsgäldenären gjorda förbehåll

Från avtalsgäldenärens sida kan förbehåll uppställas samtidigt med upplysningar eller vid avtalsslutet.

I KöpL 18 § 3 mom. stadgas att i tid gjorda tydliga rättelser medför att tidigare givna felaktiga upplysningar inte tillmäts relevans, jfr NKöpL 18 § 3 st. Det är fråga om en efterhandskorrigering.

Förbehållen är ämnade att skärpa förutsättningarna för avtalsgäldenärens ansvar och kan givetvis ges ett antal olika uttryck. De kan ansluta sig till relevans-, innehålls- eller påföljdsbedömningen.

Om avtalsgäldenären har gjort förbehåll som är ämnade att påverka relevansbedömningen kan man tala om uppkomstförbehåll. Ett uppkomstförbehåll kan göras på olika sätt: uppgifter om avtalsföremålets egenskaper intas inte i avtalet, vid avgivandet av upplysningar anges explicit att man inte svarar för dem, i det skriftliga avtalet uttalas att endast avtalstexten har relevans, tidigare givna upplysningar korrigeras, avtalsborgenären upplyses om sina felaktiga uppfattningar osv.[1].

Ett förbehåll kan även avse innehållsbedömningen. Man kan benämna ett sådant förbehåll som innehållsfriskrivning[2]. Det kan vara fråga om optioner, marginalförbehåll eller om mera oklara uttryck, såsom "utan garanti". Den abstrakta standarden kan påverkas av förbehållet "i befintligt skick", jfr KöpL 19 §.

Ett förbehåll kan trots fel utesluta eller begränsa en påföljds inträde. I regel vidtas en påföljdsfriskrivning med hänsyn till skadeståndsansvaret[3], men givetvis kan friskrivningen beröra andra påföljdsalternativ.

---

[1] Se Wetterstein (Säljarens) s. 56 f. och Rodhe s. 276. Jfr von Hertzen s. 100 ff. om förbehåll beträffande avtalets uppkomst.

[2] Grauers skiljer mellan två former av friskrivning: den ena avser det sålda föremålets egenskaper (egenskapsfriskrivning) och den andra påföljderna (påföljdsfriskrivning). Grauers indelar den förstnämnda vidare så att den kan avse det sålda föremålets egenskaper eller de beskrivande uppgifter som säljaren lämnat, se Grauers s. 74 ff. Jfr Bernitz s. 60 f. Se vidare Huser s. 57 f. där det bl.a. anförs att uppkomstförbehåll eventuellt inte beaktas i alla situationer. En anknytning görs till inkorporeringsproblematiken vid standardavtal. Huser benämner ett uppkomstförbehåll som "integrasjonsklausul".

[3] Jfr Taxell s. 455 ff.

4.6. Tidsfaktorn: Den relevanta tidpunkten och bevaringsplikten i fråga om felbedömningen

De ovan uppställda riktlinjerna avser att klarlägga avtalsrelationens materiella innehåll med hänsyn till avtalsföremålets standard. Någon anknytning till avtalsföremålets verkliga skick och egenskaper har inte gjorts. Då avtalet avvecklas undgår man inte behovet av att utreda sådana faktiska omständigheter. Det är inte endast bevisningsspörsmål som aktualiseras utan även tidsfaktorn. Avvecklandet skall ställas på en tidsaxel. Man frågar sig vid vilken relevant tidpunkt avtalsföremålets verkliga egenskaper skall motsvara de som följer av avtalsrelationen. Det finns olika alternativ såsom avtalsslutet och avlämnandet. Vid andra än momentana avtal utsträcks frågan till att omfatta egenskapernas upprätthållande. Det är fråga om avtalsgäldenärens bevaringsplikt1[1]. Vardera tidsaspekten är aktuell exempelvis vid jordlega, hyra, saklega och befraktning. Om bevaringsplikten till sitt innehåll innebär att avtalsföremålet hela tiden skall hållas i jämngott skick av avtalsgäldenären har gränsen mellan den relevanta tidpunkten och bevaringsplikten inte någon större relevans. I många fall kan en sådan lösning dock inte komma i fråga.

Trots att frågan om tidsfaktorn kan anses ligga något avsides från avtalstolkningsspörsmål har det ansetts behövligt att i den allmänna bakgrunden belysa vissa utgångspunkter. En detaljbehandling är inte motiverad. I ett felperspektiv talar man om ursprungligt fel då avtalsrelationens krav inte har uppfyllts vid den fastställda relevanta tidpunkten och om efterföljande fel då bevaringsplikten inte har upprätthållits[2].

I köplagstiftningen är riskens övergång den avgörande tidpunkten för felbedömningen. Riskens övergång hänförs till varans avlämnande. Avlämnandet har reglerats skilt, se KöpL 21 § 1 mom. och 13 §, jfr NKöpL 21 § 1 st. och 13 §[3]. Regleringen reflekterar åsikten om att säljaren har

---

[1] Man kan även relatera till riskfördelningsaspekter, se Krokeide s. 579 f. om "beskadigelserisiko".

[2] Se exempelvis Takki s. 94 och Bengtsson (Särskilda) s. 48. Jfr Aaltonen s. 101 och Ussing (Køb) s. 134 f.

[3] Se FN- konventionen art. 36. Se även SKöpL 44 § och 17 §. I tidigare finsk köprätt var frågan om riskövergången oklar, se Aaltonen s. 64 f. och s. 118 f., Godenhielm s. 110 f. och Wetterstein (Säljarens) s. 52 ff. Se ytterligare beträffande de skandinaviska köplagarna Hellner I s. 54 f. och s. 163, Andersen (Kjøpsret) s. 179 och Ussing (Køb) s. 127 f. Jfr beträffande fastighetsköp Vinding Kruse s. 107 f. Garantin i skadeståndshänseende och med hänsyn till egenskapsbeskrivning är hänförlig till avtalsslutet, se KöpL 40 § och SKöpL 42 § 2 st. och vidare beträffande bortlämnande av

upphört att befatta sig med godset. Till den köprättsliga problemställningen kan hänföras betydelsen av att fel förelåg redan vid avlämnandet åtminstone **in nuce**, dvs. i sin kärna, men det har yppats först härefter. Det är främst fråga om betydelsen av varans hållbarhet, se KöpL 21 § 2 mom.[4]. I fråga om upplåtelseavtal spelar riskövergången inte samma roll som vid köp. "Avlämnandet" måste ges ett något annat innehåll[5].

> Beträffande saklega har man diskuterat huruvida en köprätten motsvarande reglering kommer i fråga. Om legogivaren har någon form av bevaringsplikt beträffande legoföremålet kan en köprättslig regel knappast komma i fråga. Avlämnandet kan i sådana fall inte betyda annat än det ögonblick då "tillträdet" eller legotagarens omhändertagande av godset äger rum. Det är fråga om avlämnande av legorättslig typ. Avlämnande av köprättslig typ kan bli aktuellt åtminstone principiellt om legogivaren inte har någon bevaringsplikt beträffande legoföremålet[6].

Parterna kan givetvis avtala om den relevanta tidpunkten.

Det kan ibland stå klart på förhand att fel kommer att finnas i avtalsföremålet vid den relevanta tidpunkten. I sådana fall kan avtalsborgenären i anledning av anteciperat fel göra påföljder gällande. Traditionellt har man ställt tämligen stränga krav för att anteciperat fel eller dröjsmål skall före-

---

köpslutet som avgörande tidpunkt härvid SOU 1976:66 s. 309 och Wetterstein (Säljarens) s. 213.

[4] En avgiven sk. funktionsgaranti innebär att presumtion om fel **in nuce** uppstår. Se Reg.prop. 93/86 s. 62 f. varvid med funktionsgaranti avses att "säljaren åtar sig att svara för att varan fungerar klanderfritt eller bibehåller sina egenskaper efter det att risken har övergått på köparen åtminstone under den tid som garantin gäller", Ot. prop. Nr. 80 (1986-87) s. 64 och NUKöpL s. 238 f. Se även Reg.prop. 198/86 s. 19. Jfr KSL 5:5. Se vidare om problematiken särskilt Grobgeld & Hertzman passim, samt Aurejärvi s. 95 ff., Wetterstein (Säljarens) s. 75 ff., Almén & Eklund s. 625 f. samt Hellner I s. 163 f. och s. 198 f. Jfr HD 1984 II 128.

[5] Se HyresL 8 § 1 mom. För jordlega tycks man ha uppställt en motsvarande regel om tillträde. Se Wirilander s. 159 f. Se vidare SJB 9:16, 9:17 och 12:8 samt Bengtsson (Nyttjanderätt) s. 76 och s. 123 ff.

[6] Se särskilt Sundberg s. 178 ff. Se även Takki s. 93 ff. och s. 133 och Bengtsson (Särskilda) s. 48 och s. 50. Falkanger hävdar att vid fartygslega är "fartygets levering" den relevanta tidpunkten för bedömningen av ursprungliga fel, se Falkanger (Leie) s. 161, s. 181 ff., s. 204 och s. 311. Jfr även BGB § 536.

ligga. I KöpL 61 - 63 §§ ingår en något närmare nyansering av vilken det framgår att påföljderna innehållande av prestation och hävning regleras skilt från varandra[7].

Bevaringsplikten aktualiseras då avtalsföremålets skick och egenskaper efter avlämnandet försämras eller kommer att försämras om inte förebyggande åtgärder vidtas[8].

Bevaringsplikten i sin mest omfattande form innebär att avtalsgäldenären svarar för försämringar som beror på honom eller på någon annan händelse, exempelvis på slitage.

Bevaringsplikten kan bli föremål för en närmare nyansering. Avtalsgäldenären behöver åtminstone inte till alla delar underhålla det upplåtna föremålet, utan en närmare funktionsfördelning äger rum. Denna precisering är av stor vikt i fråga om många bestående avtal.

Avtalsborgenärens beteende kan ha givit upphov till skada. Om avtalsborgenären får besittningen till avtalsföremålet ansluter man härtill en skyldighet att vårda det[9].

Ur avtalsborgenärens synvinkel är det fråga om att utreda huruvida han i stöd av funktionsfördelningen har en underhållsplikt beträffande avtalsföremålet och hur hans vårdplikt utformas. De närmare reglerna och principerna är beroende av den aktuella avtalstypen[10].

---

[7] Se Reg.prop. 93/86 s. 108 ff. Se FN- konventionen art. 71 - 73. Se härom Reg.prop. 198/86 s. 34 ff. och Honnold sect. 385 - 402. Jfr Taxell s. 207 varvid det uttalas att för anteciperat avtalsbrott krävs att "sannolikheten för ett avtalsbrott är synnerligen stark". Jfr Almén & Eklund s. 640 där det anses att det "måste med visshet antagas att fel kommer att vidlåda godset". Jfr Rodhe s. 188 ff. Jfr UCC 2-609.

[8] Beträffande bevaringsplikten i saklega skiljer Sundberg mellan brutto- och nettoavtal. I bruttoavtal faller åtminstone en del av skyldigheterna att upprätthålla legoföremålet på legogivaren. Det kan härvid skiljas mellan två ytterligare alternativ. Bruttoavtalet kan vara av den sk. hyrestypen, där normalt slitage faller på legogivaren, eller av arrendetypen, då nämnda omständighet i princip drabbar legotagaren. Nettoavtal i saklega innebär att ovan nämnda åtgärder och händelser helt faller på legotagaren. Se Sundberg §§ 16 - 18.

[9] Jfr HB 10:3 och HB 12:2 även om dessa gäller något andra förhållanden.

[10] Se om en omfattande bevaringsplikt som begränsas av en vårdplikt HyresL 8 § 2 mom., 10 § 2 mom. och 15 §. Jfr SJB 12:14, 15 och 16. Se vidare Saarnilehto s. 108 ff. och Bengtsson (Nyttjanderätt) s. 80 f. och s. 91 f. Se vidare JordlegoL 16 § 1 mom. och 61 § beträffande bevaringsplikten och 10 § beträffande underhålls- och vårdplikten. Legogivaren har en bevaringsplikt omfattande normalt slitage, men legotagarens underhålls- och vårdplikt är mera omfattande än vad enligt HyresL gäller för hyresgästen. Se Kartio s. 66 ff. och s. 70 ff. samt Wirilander s. 72 ff. och s. 160 ff. Jfr SJB

För saklegans del har det betonats att legogivarens bevaringsplikt är av **naturalia negotii**- karaktär, men å andra sidan modifieras detta uppenbart av hur man ser på omfattningen av legotagarens underhålls- och vårdplikt. Dessutom råder viss oenighet om bevaringspliktens förekomst. Man kan säkerligen i många fall fastslå en kutym eller fast praxis där legotagaren enligt sin underhållsplikt skall stå för normala löpande driftskostnader. Exempelvis skall legotagaren sörja för bränsle och smörjoljor till en lejd bil[11]. Avtalsvillkoren kan givetvis precisera omfattningen av legogivarens bevaringsplikt samt legotagarens underhålls- och vårdplikt[12].

En åtskillnad mellan underhålls- och vårdplikten skall göras i fråga om alla bestående avtal. Om man endast konstaterar att avtalsgäldenären inte har ansvar för en försämring måste man precisera frågeställningen. Innebär detta att avtalsgäldenären inte behöver avhjälpa felet, att han skall avhjälpa felet på motpartens bekostnad eller att han skall avhjälpa felet och kräva skadestånd av motparten? I restitutionsskedet uppstår dessutom frågan om avtalsgäldenärens skyldighet att motta avtalsföremålet[13].

I princip kommer samma påföljder i fråga både vid ursprungliga och efterföljande fel. Nyanser förekommer dock. Exempelvis anses garanti-

---

8:10, 9:15 och 9:18 samt Bengtsson (Nyttjanderätt) s. 126 ff. och s. 133 om "det löpande underhållet".

[11] Se särskilt Sundberg s. 223 ff. och däri s. 237 samt s. 248 ff. Se däremot Hellner II s. 162 ff. som betonar att vid hyra av lös sak ingen bevaringsplikt föreligger. Enligt Hellner påträffas inte "tillräckliga sakskäl" härtill. Se vidare Takki s. 88 ff., s. 133 f. och s. 169 ff. och även Chydenius II s. 173 f. Se även Bengtsson (Särskilda) s. 51 ff. samt Hasselrot s. 86 ff., s. 114 ff. och s. 121 ff. Falkanger nämner att plikten att sörja för en reparation och att betala för den inte nödvändigtvis sammanfaller, se Falkanger (Leie) s. 344 f. och s,. 348 f. Jfr vidare BGB § 536: "Der Vermieter hat der vermietete Sache dem Mieter in einem zu dem vertragsmässigen Gebrauche geeugneten Zustande zu überlassen und sie während der Mietzeit in diesem Zustande zu erhalten". Se härom v. Staudinger s. 756 ff.

[12] Se Sundberg s. 248 och s. 253 ff. I fartygslega finns i regel närmare avtalsklausuler om nu aktuella frågor, se Falkanger (Leie) s. 350 ff.

[13] Se Bengtsson (Särskilda) s. 52 och s. 55 där åsikterna tycks vara motstridiga och Falkanger (Leie) s. 345 ff. Till frågan om avhjälpande ansluter även avtalets bortfall under vissa förutsättningar, se Falkanger (Leie) s. 357 ff. och Ussing (Enkelte) s. 8 och s. 16. Jfr SjöL 128 §.

konstruktionen med hänsyn till egenskapsbeskrivningen och skadeståndsansvaret vara hänförlig till avtalsslutet[14].

[14] Se särskilt Sundberg s. 230 och s. 237 ff. samt även Takki s. 135, Wirilander s. 163 ff., Bengtsson (Särskilda) s. 52 f., idem (Nyttjanderätt) s. 127, Falkanger (Leie) s. 345 och s. 347 samt Ussing (Enkelte) s. 7 f. och s. 10. Se om det till bevaringsplikten anslutna tillsägelseinstitutet Bengtsson (Särskilda) s. 53, Hasselrot s. 119 ff. och Sundberg s. 230 ff.

4.7. Engelsk och amerikansk rätt. Några komparativa synpunkter

4.7.1. Inledning

Den komparativa infallsvinkeln i undersökningen ger anledning till att för engelsk rätts del utreda de utgångspunkter som allmänt gäller i avtalsförhållanden. Bedömningen i befraktningstvister baserar sig på denna grund. I princip vore det även angeläget att i detta avsnitt göra närmare jämförelser med amerikansk avtalsrätt, men å andra sidan måste den avtalsrättsliga bakgrunden hållas inom en skälig kvantitativ ram. Därför genomgås endast huvudriktlinjerna. Det förekommer givetvis variationer mellan dessa rättsordningar, men detta föranleder inte ett tillräckligt starkt behov av en avvikelse från det nu sagda. I amerikansk avtalsrätt föreligger "kodifiering" via Restatement 2 och UCC. Dessa källor är betydelsefulla vid utredningen av de allmänna avtalsrättsliga riktlinjerna[1].

En stor del av den engelska avtalsrättens regler och principer vad gäller avtalsföremålets skick och egenskaper baseras på **common law**, alltså på den okodifierade rätten. På grund av detta rättssystems ofta något stela principer finns det parallella "skälighetsregler", **equity**, som under bestämda förutsättningar kan tillämpas. Åtskillnaden har en historisk bakgrund[2]. Vid vartdera alternativet är domstolen dock bunden av prejudikat.

---

[1] Med Restatement 2 avses Restatement of the Law Second. Contracts 2d. As adopted and Promulgated by the American Law Institute at Washington, D.C. May 17,1979. Samlingen har publicerats år 1981. Första Restatement of the Law of Contracts utkom år 1932. Restatement är en samling av avtalsrättsliga principer baserade på **case law**. Betydelsen av **case law** kontra "a more just regime of law" är dock kontroversiell. Se vidare Uniform Commercial Code (UCC), Official Text 1962 samt däri senare gjorda ändringar år 1978, vilka berörde **investment securities** och **secured transactions**. Med beaktande av denna undersökning är närmast artiklarna 1 General Provisions och 2 Sales av intresse. Se Farnsworth s. 23 ff. varifrån ovan nämnda citat är taget. Farnsworth betonar även den analoga betydelsen av UCC utanför köp. Se ytterligare von Hertzen s. 22 ff., Huser s. 353 ff. och Lando s. 48 ff.

[2] Se James s. 21 ff. och Williams s. 24 ff. Då man i medeltida England inte ansåg sig ha erhållit rättsskydd av en **common law**- domstol vädjade den missnöjda till kungen. Denna extraordinarie rättsskipning delegerades sedermera åt en särskild domstol (**Court of Chancery**), upprättad på 1400-talet. Två skilda rättssystem med egna domstolar uppstod. **Common Law Courts** och **Courts of Equity** sammanslogs i den stora reformen av år 1875, men den materiella skillnaden mellan **common law** och **equity** kvarstod. Det är fortfarande av vikt på vilket sätt part i en rättegång framställer sina anspråk. Exempel på **equitable** rättsskyddsmedel är dom på naturaluppfyl-

Lagstiftningen har under de senaste årtiondena fått ökad betydelse. SGA (Sale of Goods Act, gällande lag är av år 1979) och Misrepresentation Act 1967 kan särskilt nämnas. Köprätten har dock varit kodifierad sedan länge. Det föreligger många orsaker till ökad lagstiftningaktivitet - samhällets mera komplicerade funktioner, ändrat rättstänkande, EG-anslutningen, andra harmoniseringsintressen osv.[3].

Den kortfattade komparativa utredningen beaktar närmast motsvarigheterna till relevansbedömningen. Innehållsbedömningen med hänsyn till certepartier berörs ytterligare i avsnitt 6.1.1. Såsom tidigare har framgått är det närmast frågan om relevans som vid felbedömningen ansetts förete specifika drag.

4.7.2. Avtalsvillkor

Avtalsvillkoren, **contractual terms**, består av uttryckliga villkor, **express terms**, och underförstådda villkor, **implied terms**[4].

Vad gäller de uttryckliga villkoren betonas särskilt det skriftliga avtalets uttömmande karaktär. Man anser som utgångspunkt att annan bevisning om avtalet och parternas avsikt inte kan tillåtas. Man talar om **parol evidence rule**[5]. Avtalets ordalydelse tillmäts utan tvivel stor betydelse i

---

lelse (**specific performance**) och förbudsdom (**injunction**). Vid konflikt mellan **common law** och **equity** prioriteras det senare alternativet.

[3] Relationen mellan lagstiftning, **common law** och **equity** har i många fall medfört för engelsk rätt egenartade kombinationer. Vid ofullständig eller oklar lagstiftning anses domstolarna vara bundna av äldre prejudikat. Jfr Cheshire s. 134.

[4] Se ytterligare om avtalsvillkor Cheshire kap. 2 och 6, Chitty §§ 731-733, 737-833 och 841-868, Treitel ss. 111-129, Atiyah (Sale) ss. 39-47 och 85-129, Benjamin's §§ 730-731, 738-751, 755-854, Bengtsson s. 74 ff., s. 81 ff. och s. 89 f., Falkanger (Sammenligning) ss. 543-564 och Jørgensen s. 41 ff. Se om **parol evidence rule** LMCLQ 1986 s. 157 f. Se beträffande amerikansk rätt Calamari & Perillo s. 97 ff., s. 125 om **parol evidence** och s.290 f. om **implied warranties**. Författarna förordar en begränsad användning av **parol evidence rule**. Se UCC 2-313 om "express warranties", 2-314 om "implied warranty of merchantable quality" och 2-315 om "implied warranty of fitness for a particular purpose". Se om **conditions** i amerikansk rätt Calamari & Perillo s. 381 ff. som innehåller en omfattande utredning av spörsmålet samt s. 419 ff. om **warranties**.

[5] Även uttrycket **extrinsic evidence** används. I nordisk rätt är det ovanligt att lösa kontraktuella och motsvarande störningssituationer på processuell grund, jfr SjöL

rättspraxis. Förbudet gäller om bevisningen avser att tillägga något i eller ändra det skriftliga avtalet eller frambringa något som är motstridigt med det. Å andra sidan har det ansetts att parterna får föra bevisning om handelskutym och att domstolen enligt reglerna i **equity** under vissa förutsättningar har rätt att korrigera (**rectify**) det skriftliga avtalet. Nu avsedd bevisning kan även under vissa omständigheter tillåtas om den endast avser att förtydliga särskilda ord och uttryck i det skriftliga avtalet. Ett annat viktigt undantag från utgångspunkten är att domstolen har rätt att tolka det skriftliga avtalet som endast partiellt täckande parternas överenskommelse varvid det finns ett avtal, delvis i skriftlig, delvis i annan form[6].

I amerikansk rätt synes den principiella konstruktionen beträffande **parol evidence rule** följa det ovan sagda, men principens faktiska effekt kan ifrågasättas. Man betonar att parternas avsikt med avtalet skall tillmätas betydelse. Det finns därmed en tydlig tendens att sträva till att bryta nämnda förbud. Ett skriftligt dokument kan vara **final and complete** eller **final but incomplete**. Man tillåter bevisning om att dokumentet inte var avsett att utgöra det slutgiltiga avtalet mellan parterna. Exempelvis kan det vara fråga om olika slag av utkast. Även om det skriftliga dokumentet skulle betraktas vara det slutgiltiga avtalet mellan parterna behöver det inte vara fullständigt. Man avgör huruvida det är fråga om **total integration** eller **partial integration**. Det förstnämnda alternativet innebär att **parol evidence rule** fungerar. Om det skriftliga dokumentet inte är **complete** kan bevisning föras om tillägg, men inte om motstridigheter. I konstruktionen accepteras att ett avtal kan bestå av en skriftlig och av en annan del. Vidare beaktas **parol evidence rule** inte då man skall tolka avtalets ordalydelse (**the language**). Det centrala är att i stöd av fakta avgöra frågan om **total integration** och **partial in-**

161-162 §§ som dock är en annan rättslig företeelse än vad nu avses. I engelsk rätt finns en allmän princip om att en domstol inte beviljar rättsskydd om störningen exempelvis i en avtalsrelation gäller en trivialitet. Man tillämpar **de minimis**- principen. Det latinska uttrycket är **de minimis non curat lex**, dvs. lagen behandlar inte trivialiteter. Se närmare om principens bakgrund exempelvis Ballentine s. 356 och Jowitt s. 572. I fråga om avtalsföremålets standard kan **de minimis**- principen tänkas medföra en möjlighet till en viss marginalvariation beträffande avtalets uppgifter.

[6] Då exempelvis en hyresgäst överenskommit med hyresvärden om uthyrning av vissa utrymmen vilka inte alla nämnts i det senare uppgjorda kontraktet, har det ansetts att den ursprungliga överenskommelsen inkluderande de muntliga villkoren skall beaktas, se Cheshire s. 118 ff. och hänvisningen till Walker Property Investments - fallet. Se även ett äldre avgörande Bannerman v. White (1861)142 Engl.Rep. (R) 685 och Carver § 611.

tegration. Den exakta innebörden och gränsdragningen är beroende av ett antal avvägningsmoment[7].

I engelsk rätt anses att underförstådda villkor under vissa förutsättningar kan föreligga. Dessa kan uppstå genom lagstiftning, sedvänja och prejudikat. SGA uppställer krav på avtalsföremålets standard på mycket liknande sätt som KöpL 17 § 2 mom 1) och 2) punkter[8]. Det finns belägg för att (äldre) SGA's krav på att varan skall vara **reasonably fit** har beaktats utanför köprätten[9]. I saklega har läget dock varit i viss mån oklart[10].

I befraktningen är kravet på fartygets sjövärdighet ett underförstått villkor[11].

Underförstådda villkor av ovan nämnda slag uppställer generellt krav på avtalsföremål vid en viss avtalstyp. Dessa villkor kan även ha en mera individuell basis såsom för SGA's del är fallet. Dessutom har man i engelsk rätt ansett sig kunna konstruera tämligen individuella villkor i avsikt att ge avtalet den effektivitet som omsättningen kräver, **business efficacy**[12]. När en sådan grund för inarbetning föreligger prövas **in casu**[13].

---

[7] Se Restatement 2 §§ 209 - 218, särskilt § 209(3): "Where the parties reduce an agreement to a writing which in view of its completeness and specificity reasonably appears to be a complete agreement, it is taken to be an integrated agreement unless it is established by other evidence that the writing did not constitute a final expression". Se närmare Restatement 2 kommentarer s. 114 ff. Se vidare UCC 2-202, särskilt punkt (b).

[8] Se SGA sect. 14 (2), (3) och (6) samt sect. 15 (2)(c). Se även UCC 2-314 och 2-315

[9] Jfr Cammell Laird & Co., Ltd. v. Manganese Bronze & Brass Co., Ltd. (1934) 48 Ll.L.Rep. 209 HL, Davis & Co. (Wines) Ltd v. Afa-Minerva (E.M.J.), Ltd. /1974/ 2 Lloyd's Rep. 27 QB och McDougall v. Aeromarine of Emsworth, Ltd. /1958/ 2 Lloyd's Rep. 345 QB.

[10] Se om saklega exempelvis Reed v. Dean /1949/ 1 KB 188 KB.

[11] Se avsnitt 7.2.2. nedan.

[12] Se det ledande fallet The Moorcock som ingår i Cheshire s. 136 f.

[13] Se exempelvis prövningen i Compagnie Algerienne de Meunerie v. "Katana" Societa Di Navigazione Marittima, S.P.A. (The "Nizeti") /1960/ 1 Lloyd's Rep. 132 CA. Underförstådda villkor kan användas i många typer av konfliktlösning. Upplösning av avtalsbundenheten på grund av ändrade förhållanden har tidigare byggts på denna grund, men numera tycks man i detta hänseende prioritera andra konstruktionsalternativ. Jfr ännu om **implied term** - avvägningar Shirlaw v. Southern Foundries (1926), Ltd.

Den engelska rättens terminologi beträffande både uttryckliga och underförstådda avtalsvillkor är diffus. För det första kan **warranty** innebära att det är fråga om ett avtalsvillkor, **term of contract**. För det andra kan **warranty** anses beteckna att det föreligger ett ansvarsåtagande från avtalsgäldenärens sida i motsats till en företeelse som allmänt betecknas som **representation**[14]. I dessa fall kan termen **warranty** även anses motsvara benämningen garanti i betydelsen ansvarsåtagande[15]. För det tredje synes man i äldre rätt med uttrycket **warranty** ofta ha avsett ett villkor vars åsidosättande berättigar borgenären att häva avtalet. I sådana fall har man jämställt termen med **condition** som åtminstone senare ansetts reflektera det faktum att hävningsrätt föreligger vid avtalsbrott mot vissa villkorstyper[16]. För det fjärde kan termen **condition** avse rättsverkningarnas

---

/1939/ 2 KB 206 CA, varvid MacKinnon, L.J. betonade att underförstådda villkor skall inarbetas med försiktighet och att (s. 227) "a Court is too often invited to do so upon vague and uncertain grounds", Comptoir Commercial Anversoir v. Power /1920/ 1 KB 868 CA och Hamlyn & Co. v. Wood & Co. /1891/ 2 QB 488 CA, varvid Lord Esher, M.R. som en bedömningsgrund nämnde om (s. 493) "looking at the contract in a reasonable and business way".

[14] Se avsnitt 4.7.4. nedan.

[15] Se uttalandet av Denning, L.J. i avgörandet Oscar Chess Ltd. v. Williams /1957/ 1 WLR 370 CA (s. 374): "In saying that he must prove a warranty, I use the word 'warranty' in its ordinary English meaning to denote a binding promise. Everyone knows what a man means when he says 'I guarantee it' or 'I warrant it' or 'I give you my word on it'. He means that he binds himself to it. That is the meaning it has borne in English law for 300 years from the leading case of Chandelor v. Lopus onwards". Se vidare J. Evans & Sons (Portsmouth) Ltd. v. Andrea Merzario Ltd /1975/ 1 Lloyd's Rep. 162 QB och Oleificio Zucchi S.p.A. v. Northern Sales Ltd /1965/ 2 Lloyd's Rep. 496 QB s. 515 och s. 518. Se vidare Carver §§ 611-613. I detta sammanhang avses inte tillverkarens funktionsgaranti, **manufacturer's guarantee**. Se även UCC 2-313 som innehåller ett antal bedömningsrekvisit beträffande **express warranty**. Jfr Farnsworth s.16 ff. varvid det framgår att avtal kunde förenas med sanktioner i angloamerikansk rätt från slutet av 1500-talet med motiveringen att parten hade ingått avtal i tillit till den andras löfte. Farnsworth uttalar bl.a. att "courts protected the promisee by requiring the promisor to compensate him for his disappointed expectations, that is to say, for the advantages that he would have received had the promise been performed".

[16] Se de äldre avgörandena Barnard v. Faber /1893/ 1 QB 340 och Bannerman v. White (1861) 142 Engl. Rep. (R) 685. Se vidare Pennsylvania Shipping Co. v. Compagnie Nationale de Navigation (1936) 55 Ll.L.Rep. 271 KB. Jfr Leggett s. 170 ff. och Wilford (UNCTAD - SIDA) s. 166 f. Jfr terminologin i amerikansk rätt Benedict s. 1-4 och Poor s. 6.

inträde eller upphörande[17]. För det femte har man genom termerna **warranty** och **condition** avsett att förklara när avtalsborgenären vid avtalsbrott har rätt att häva avtalet. Avtalsvillkoren är typifierade så att man i det senare fallet har rätt att häva, medan det förstnämnda alternativet inte medför hävningsrätt[18]. Med hänsyn till hävningsrätten har ovan nämnda indelning ansetts vara för styv och man har i rättstillämpningen konstruerat ett tredje alternativ, **innominate obligation** eller **intermediate obligation**, vars åsidosättande medför hävningsrätt om avtalsbrottet berör grunderna i avtalsrelationen. Denna rättsutveckling fick sin början på 1960-talet. Det är därmed av betydelse inte endast att typifiera avtalsvillkor utan även att i tillbörliga fall pröva betydelsen av avtalsbrottets väsentlighet.

4.7.3. Det sk. accessoriska avtalet

I föregående avsnitt framgick att ett avtal i princip kan bestå av två delar, en skriftlig och en annan del. Det är även möjligt att det mellan parterna

---

[17] **Conditions precedent** avser närmast suspensiva villkor och **conditions subsequent** resolutiva villkor. Den förstnämnda termen kan dock även betyda att om villkoret inte uppfylls så har motparten rätt till hävning. I amerikansk doktrin skiljer man mellan **conditions precedent, concurrent** och **subsequent**. Det mellersta alternativet ger uttryck för **Zug-um-Zug**- principen.

[18] Se uttalandet av Denning, L.J. i Oscar Chess - avgörandet, not 14 ovan (s. 374): "In so doing they depart from the ordinary meaning, not only of the word 'warranty' but also of the word 'condition'. There is no harm in their doing this, so long as they confine this technical use to its proper sphere, namely to distinguish between a vital term, the breach of which gives the right to treat the contract as at an end, and a subsidiary term which does not. But the trouble comes when one person uses the word 'warranty' in its ordinary meaning and another uses it in its technical meaning". Termen **condition** vid hävning har tydligen ursprungligen haft ett samband med läran om **frustration**, se Ramberg s. 164 f. I sjöförsäkringsrättsliga sammanhang tillämpas nämnda indelning emellertid inte. Enligt Marine Insurance Act (MIA) anses det att "a warranty is a condition which must be complied with, whether it be material to the risk or not". Den äldre rättens terminologi har därmed bibehållits. Å andra sidan kan den avvikande terminologin bero på det faktum att försäkringsavtal över lag anses vara avtal som förutsätter ett gott förtroendeförhållande mellan parterna, avtal **uberrima fides**, och det minsta avtalsbrott bör därför anses medföra hävningsrätt.

anses ha uppstått två avtal ett egentligt avtal och ett accessoriskt avtal, **collateral contract**[19].

I engelsk rätt förutsätts avgivande av vederlag, **consideration**, för att avtal skall uppstå[20]. I fråga om det accessoriska avtalet har avtalsborgenärens vederlag ansetts bestå av att han har ingått det egentliga avtalet. Denna konstruktion leder till att om det egentliga avtalet ingås först föreligger det inte lika goda möjligheter att konstruera ett accessoriskt avtal.

Då det avvägs huruvida ett accessoriskt avtal föreligger förutsätts det att det finns något tecken på vilja att bli bunden av givna upplysningar och löften. Det bör därmed finnas bevis på att avtalsgäldenären inte endast uttalat en åsikt. Uttalandena skall tydligen ha givits i samband med ett förestående avtal. Man betonar **animus contrahendi**. Uppenbart är att kraven är tämligen stränga med hänsyn till uppkomst[21]. Detta konstruktionsalternativ tycks speciellt ha betonats i samband med betydelsen av friskrivningsklausuler intagna i det egentliga avtalet. Om ett accessoriskt avtal anses föreligga kan detta åsidosätta friskrivningsklausulen[22].

---

[19] Se närmare om **collateral contract** Cheshire ss. 63-67, 122-126 och 223, Chitty §§ 734-736 och 817, Treitel ss. 118-120 och ss. 210-212 samt Benjamin's §§ 736, 945, 1031-1032, och 1035.

[20] För **consideration** gäller ett antal särregler, se Cheshire kap. 4.

[21] I De Lassalle v. Guildford /1901/ 2 KB 215 CA skulle A ingå ett hyresavtal med husägaren B. A vägrade att överräcka sin del av det skriftliga hyreskontraktet åt B tills denne försäkrat att husets avlopp var i gott skick. Detta gjorde B muntligen men något härom intogs inte i det skriftliga avtalet. Då det visade sig att B:s muntliga uttalande var oriktigt krävde A skadestånd. CA ansåg att B:s upplysning om avloppets skick utgjorde en del av det accessoriska avtalet. Se om den restriktiva synen Heilbut, Symons & Co. v. Buckleton (1913) AC 30 HL och Lord Moultons uttalande på s. 47. Jfr Howard Marine and Dredging Co. Ltd. v. Ogden & Sons (Excavations) Ltd. /1978/ 1 Lloyd's Rep. 334 CA, Esso Petroleum Co. Ltd. v. Mardon /1976/ 2 Lloyd's Rep. 305 CA samt J. Evans & Son (Portsmouth) Ltd. v. Andrea Merzario Ltd. /1976/ 2 Lloyd's Rep. 165 CA och Lord Dennings uttalande på s. 168 samt Oleificio Zucchi S.p.A. v. Northern Sales, Ltd. /1965/ 2 Lloyd's Rep. 496 QB. Avtalsgäldenärens culpa tycks inte spela en avgörande roll i sammanhanget, se Cheshire 122 ff. och Chitty § 733.

[22] Se exempelvis Mendelssohn v. Normand Ltd /1970/ 1 QB 177 CA, varvid ett muntligt löfte av en parkeringsplatsövervakare om att parkeringsplatsen var säker för bilen ansågs föregå standardvillkoret för parkeringsplatsen enligt vilket parkeringsplatsens ägare inte svarade för eventuella skador på därå befintliga bilar. Lord Denning, M.R. uttalade (s. 184): "The reason is because the oral promise or representation has a decisive influence on the transaction - it is the very thing which induces the other to contract - and it would be most unjust to allow the maker to go back on it. The printed

Gränsen mellan det egentliga och det accessoriska avtalet är oklar. Med tanke på påföljderna har skillnaden ingen särskild relevans[23].

4.7.4. Upplysningar och passivitet

Relevansen av de uppgifter som avtalsgäldenären har givit exempelvis om avtalsföremålets egenskaper kan ytterligare avgöras i stöd av de regler och principer som gäller för **representation**. Vid felaktiga relevanta upplysningar är det fråga om **misrepresentation**. Utgångspunkten stipuleras i Misrepresentation Act 1967, men även **common law** reglerar i viss mån frågan[24].

Förutsättningarna för rättsverkningarnas inträde vid felaktiga upplysningar är inte desamma som i fråga om avtalsbrott. I det förstnämnda fallet tillmäts avtalsgäldenärens culpa vid avgivande av upplysningar relevans. Tidigare kunde främst svikliga felaktiga upplysningar medföra påföljder, medan avtalsborgenären i motsatta fall, vid **innocent misrepresentation**, inte hade särskilt effektiva medel för erhållande av rättsskydd. Genom avgörandet Hedley Byrne & Co., Ltd. v. Heller & Partners, Ltd.[25] och ovan nämnda lag har avtalsgäldenärens ansvar för felaktiga upplysningar utvidgats. Hedley Byrne- avgörandet ger avtalsborgenären rätt att

---

condition is rejected because it is repugnant to the express oral promise or representation". Exempel på accessoriska avtal påträffas i samband med avbetalningsköp varvid säljaren har upplyst om köpföremålets skick, exempelvis i form av " in perfect condition and good for thousands of troublefree miles" och "It's a good little bus. I would stake my life on it". Sådana upplysningar har ansetts föregå senare gjorda ansvarsfriskrivningar, se not 19. Se ytterligare om friskrivningsklausulernas ställning i förhållande till preciserade löften avsnitt 6.2.5.2. nedan.

[23] Det har anförts att konstruktionen accessoriskt avtal kan användas då osäkerhet råder över huruvida fråga är om avtalsvillkor eller **representation**, jfr Cheshire s. 66. Se särskilt argumenteringen i J. Evans- fallet, not 21 ovan.

[24] Se vidare om **misrepresentation** den centrala utredningen av Spencer Bower and Turner passim. Se vidare Atiyah (Misrepresentation) passim, Cheshire kap. 9, Chitty §§ 391-456 och 460-472, James ss. 250-255, Treitel ss. 206-210 och 212-231, Atiyah (Sale) ss. 47-49, 87-92, 375-376 och 356-359 samt Benjamin's §§ 856-927. Se vidare Scrutton s. 105 ff. Se även Bengtsson ss. 80-81, 90 och 99-100.

[25] /1964/ AC 465. Jfr vidare Oleificio Zucchi S.p.A. v. Northern Sales, Ltd. /1965/ 2 Lloyd's Rep. 496 QB.

kräva skadestånd på utomkontraktuell grund (**action in tort**) vid culpös upplysning (**negligent misstatement**). Krav baserade på Misrepresentation Act anses dock i regel medföra bättre resultat för avtalsborgenären. Enligt det senare alternativet är det avtalsgäldenärens sak att bevisa frånvaro av culpa på sin sida. Det föreligger ej heller behov av att först konstituera en omsorgsförpliktelse (**duty to take care**) såsom fallet är vid krav på utomkontraktuell grund.

Enligt Misrepresentation Act har avtalsborgenären rätt att häva avtalet och kräva skadestånd vid avtalsgäldenärens svek. Vid upplysningar av culpös natur uppstår rätt till skadestånd, men rätten att häva skall prövas enligt särskilda avvägningsgrunder. Hävningsrätt kan vägras om det med beaktande av omständigheterna kan anses skäligt att bevilja skadestånd i stället för hävning. I så fall är det fråga om substitutskadestånd. Skadeståndet för den verkliga skadan avgörs skilt. Vid icke-culpösa upplysningar kan hävningsrätt eller rätt till substitutskadestånd inträda, men ersättning för verklig skada kan inte erhållas[26].

Till olika typer av upplysningar kan alltså anknytas olika rättsverkningar. Gränsen mellan de olika argumenteringsriktlinjerna är oklar. I vissa fall verkar det som om domstolen skulle ha prövat huruvida en viss påföljd är ändamålsenlig varefter man typifierat avtalsgäldenärens uttalande. Trots en yttre preciserad motivering har resultatet avgjorts med beaktande av reella hänsyn.

Enligt Misrepresentation Act föreligger det inga hinder för att framställa anspråk i stöd av denna lag även om den relevanta upplysningen skulle anses ha blivit transformerad till ett avtalsvillkor. Det är däremot oklart huruvida avtalsvillkor kan uppfattas falla under denna lag om inga förhandsupplysningar har givits.

I princip kan en relevant upplysning inte uppstå genom avtalsgäldenärens passivitet. I sådana fall bär avtalsborgenären risken för att en tillräcklig utredning om avtalsföremålets standard saknas. Det finns dock nyanser. Här kan hänvisas till underförstådda villkor och regeln i SGA om ett särskilt användningsändamål. Vidare kan aktivitet på avtalsgäldenärens sida härledas från dennes beteende, exempelvis från "a nod or a wink, or a shake of the head, or a smile "[27]. Relevans kan uppstå om upplysning-

---

[26] Vid den närmare tolkningen av Misrepresentation Act har vissa svårigheter uppstått exempelvis i fråga om förhållandet till SGA och rätten att avvisa godset. **Misrepresentation** kan även leda till andra påföljder såsom **estoppel** och **restitutio in integrum.**

[27] Se Cheshire s. 260 f. och Walters v. Morgan- fallet. Se även Atlantic Lines & Navigation Co. Inc. v. Hallam Ltd. (The "Lucy") /1983/ 1 Lloyd's Rep. 188 QB varvid tidsbefraktaren hade åt underbefraktaren företett det ursprungliga tidscertepartiet utan att

arna har varit vilseledande. Avtalsgäldenären har även en rättelseplikt beträffande tidigare givna felaktiga upplysningar.

Det finns flere faktorer som skall beaktas vid bedömningen av upplysningens relevans och rättsverkningarna. Då påföljderna anknyts till en oriktig upplysning bör givetvis en sådan oriktighet fastslås. Upplysningen skall ha avsett ett faktum. Åsikter och lovprisande får inte relevans. Å andra sidan verkar det som om man inte skulle kräva särskilt specifika uppgifter beträffande fakta. Fakta skall vara hänförliga till nutid eller till det förflutna. I regel tillmäts inte uttalanden om fakta i framtiden relevans, men en absolut regel tycks det inte vara fråga om. Det skall framgå att avtalsgäldenären avsett att göra sig bunden av upplysningen och särskilt att den påverkat avtalsborgenärens beslut att ingå avtal. Avtalsborgenären skall dessutom **de facto** ha ingått avtalet i anledning av upplysningen. Upplysningen behöver inte ha riktat sig till någon särskild person. Om avtalsborgenären inte kände till upplysningen eller inte lät den påverka sitt handlande uppstår inte relevans. Relevans kan även saknas om avtalsborgenären visste om oriktigheten eller om han borde ha märkt denna vid en undersökning. En sådan verkan av försummad undersökning vid **misrepresentation** är dock i viss mån ifrågasatt[28].

Vid bedömningen av förutsättningarna för upplysningens relevans är man i många fall tvungen att fatta beslut i stöd av hypoteser. Detta har mer eller mindre accepterats. Vid avsaknad av individuell utredning utgår man från hurudan effekt upplysningen skulle ha haft på en normalmänniska[29].

I amerikansk rätt kan ansvar för **misrepresentation** inträda. Upplysningen skall beröra fakta. Gränsen mellan åsikter och fakta är vag. Sakkunskapen hos den som gav upplysningen anses påverka bedömning-

---

framkomma med förtydligande uttalanden. Uppgifterna i detta certeparti ansågs vara relevanta i avtalsföhållandet mellan tidsbefraktaren och underbefraktaren. Mustill, J. hänvisade till **implied misrepresentation**, se s. 198. I vissa avtalstyper finns upplysningsplikt, såsom vid avtal **uberrima fides** (försäkringsavtal) och vid avtal rörande förtroendefulla relationer, **fiduciary relations** (familjerättsliga avtal).

[28] Se exempelvis Berry v. W.H. & J. Rogers (Aviation) Ltd. /1965/ 2 Lloyd's Rep. 393 QB. Även andra omständigheter kan medföra att **misrepresentation** inte får betydelse: avtalsborgenären accepterar avtalet, han reagerar inte inom skälig tid mot den felaktiga upplysningen, **restitutio in integrum** har blivit omöjlig eller tredje man har i god tro förvärvat rättigheter, exempelvis fått äganderätt till avtalsföremålet.

[29] Upplysningen skall vara **material**, dvs. den skall ha föranlett en skälig man att ingå avtalet. Se äldre fall om nu avsedda bedömningar Adam v. Newbigging (1888) 13 App.Cas. 308 och Redgrave v. Hurd (1881) 20 Ch.D. 1 CA. Se nyare fall Howard Marine- avgörandet och Esso Petroleum- avgörandet, vartdera not 21 ovan.

en. Ej heller i amerikansk rätt synes passivitet medföra ansvar. Det finns undantag, bl.a. de fall då avtalsgäldenären vidtagit åtgärder för att dölja fakta (**concealment**). Uppgiften får ej heller vara en halvsanning och felaktigheter skall, om möjligt, korrigeras. Ett orsakssamband mellan den felaktiga upplysningen och motpartens beteende skall föreligga. Någon undersökningsplikt för avtalsborgenären synes man i regel inte förutsätta.

Ifall upplysningen utan avsikt har varit felaktig kan enligt amerikansk uppfattning rättsverkan **avoidance** (som närmast motsvarar "upplösning av avtalsbundenheten") inträda om den felaktiga upplysningen beträffande fakta var **material** dvs. om upplysningen uppenbart påverkat en skälig mans beteende. Vid avsiktligt felaktig upplysning krävs sistnämnda rekvisit inte. Skadeståndsansvar konstrueras uppenbarligen på **warranty**-basis vilket innebär att man förutsätter att upplysningen för avtalsborgenären skall betyda "reliance in some broad, vague sence". Någon annan avvägning krävs inte. Skadeståndsansvar i anledning av **misrepresentation** kan inträda på utomkontraktuell grund[30].

Avtalsgäldenärens passivitet kan accentueras i andra sammanhang. Reglerna om villfarelse, **mistake**, i engelsk rätt påverkar ytterligare avtalsrelationen. Villfarelse kan vara av olika typ och leda till olikartade rättsverkningar[31]. Här kan **unilateral mistake** nämnas. Den ena parten vet att den andra är i villfarelse. Vetskap bedöms med ledning av vad en normalmänniska skulle ha uppfattat som uppenbart under de aktuella omständigheterna. För relevans krävs vidare att parten visar att han varit i villfarelse och att han anså den fråga som han var i villfarelse om vara av väsentlig betydelse. Avtalet kan eventuellt förklaras ogiltigt. **Equity**- reglerna kan dock medföra att avtalet blir föremål för korrigering (**rectification**). I amerikansk rätt kan **avoidance** vid **mistake** inträda om endast den ena parten var i villfarelse förutsatt att avtalets upprätthållande skulle anses vara oskäligt och att upphörande inte skulle medföra "substantial hardship on the other"[32].

---

[30] Se Restatement 2 §§ 159 - 173. Se särskilt Coastal (Bermuda) Ltd. v. E.W. Saybolt & Co., Inc. 1988 AMC 207 5CCA. Se vidare Calamari & Perillo s. 277 ff.

[31] Avtalet kan vara ogiltigt om båda parterna var i villfarelse, **common mistake**. Exempelvis kan avtalsföremålet ha gått förlorat utan att parterna vid avtalsslutet var medvetna härom. I fråga om **mutual mistake** har parterna missuppfattat varandra utan att vara medvetna om detta. I första hand strävar domstolen till att tolka avtalet, men om detta inte är möjligt kan ogiltighet inträda. För relevans krävs att villfarelsen varit väsentlig.

[32] Se om mistake Cheshire kap. 8, Chitty §§ 311-379, James ss. 242-250 och Atiyah (Sale) ss. 130-134. Jfr Bengtsson s. 79 f. och Falkanger (Sammenligning) s. 542.

4.7.5. Sammanfattning

Det är givet att eventuella likheter eller olikheter mellan å ena sidan nordisk och å andra sidan engelsk och amerikansk rätt inte med tillräcklig grad av pålitlighet eller i fråga om detaljer kan fastslås i stöd av ovan föreliggande utredning. Det har mera varit fråga om en kartläggning av de argumenteringsalternativ som är aktuella även i fråga om avtalsföremålets standard. Den behövliga nyanseringen kan uppnås då befraktningsavtalsrelationen genomgås i detalj. Ett antal frågeställningar som inte har kunnat beaktas ovan kommer att aktualiseras.

Om man vill göra jämförelser mellan de konstaterade argumenteringsriktlinjerna framgår det att likheten mellan nordisk och engelsk rätt (och amerikansk rätt) är överraskande stor. Terminologin företer avvikande drag, men detta är endast en teknisk omständighet.

De nordiska avtalsnormerna motsvaras till stor del av uttryckliga avtalsvillkor i engelsk rätt. Detsamma gäller det accessoriska avtalet även om detta inte har en direkt motsvarighet i nordisk rätt. Vad gäller relevansbedömningen tycks man i engelsk rätt emellertid inte av processuella orsaker kunna fästa uppmärksamhet vid alla data utanför det skriftliga avtalet. Endast ett slags förtydligande komplettering anses tillåten. I nordisk rätt är bundenheten till denna konstellation inte lika stark. Beträffande innehållsbedömningen kan man utgå från att engelska domstolar särskilt beaktar avtalets ordalydelse och inte fäster lika stor vikt vid olika slag av helhetsvärderingar. I nordisk rätt tycks reella argument spela en mera central roll. I amerikansk rätt är de stora riktlinjerna långt likadana som i fråga om nordisk rätt även om man formellt synes accceptera den terminologi som används i engelsk rätt.

En motsvarighet till aktiva kausalnormer är **representation**. För relevans förutsätts att fakta har givits, inte endast åsikter eller lovprisande, och att upplysningen skall ha påverkat avtalsborgenärens beslut att ingå avtalet. Hypotesen om en normalmänniskas beteende vid avsaknad av individuell utredning är en annan jämförelsepunkt. Detta framgick ur avsnitt 4.2.1.3.a. ovan för nordisk rätts del[33]. Även konstruktionen accessoriskt avtal företer vissa liknande drag. Att rättsverkningarna vid **misrepresentation** har reglerats på annat sätt än vid avtalsbrott finner sin intressan-

---

I amerikansk rätt kan även reformation komma i fråga vid **mistake**. Se Restatement 2 §§ 151 - 158. Se även Calamari & Perillo s. 299 ff.

[33] Se dessutom Calamari & Perillo s. 281 varvid det beträffande **pecuniary injury** uttalas att **misrepresentation** är relevant då "the defrauded party has been deprived of his reasonable expectations and this is sufficient harm upon which to base an avoidance".

santa jämförelse med den i olika sammanhang förfäktade uppfattningen om att förutsättningsläran är av självständig betydelse utan att man uppfattar läget som avtalsbrott. Skadestånd enligt positivt kontraktsintresse har inte baserat sig på en oriktig förutsättnings relevans. En annan fråga är om en sådan åtskillnad i nordisk rätt är acceptabel.

Olikheter förekommer i fråga om avtalsgäldenärens passivitet. I engelsk rätt medför detta inte relevant **representation**. Å andra sidan ombyts beteendet till aktivitet utan särskilt hårda krav och svikligt beteende av typen **concealment** tillmäts relevans. Även **unilateral mistake** kan komma i fråga vid avtalsgäldenärens passivitet.

Normalnormerna kan stödas på en objektiv grund. I engelsk rätt upplevs utgångspunkten som avtalsbaserad då man hänvisar till **implied terms**. Trots denna principiella olikhet behöver de materiella bedömningskriterierna inte avvika från varandra. Exempelvis har sjövärdighetskravet i engelsk rätt vunnit stadga som ett underförstått villkor inbegripande befraktningsavtal. De underförstådda villkoren kan i engelsk rätt även konstrueras på en mera individuell basis i stöd av **business efficacy**- principen som finner en viss motsvarighet i den nordiska rättens "det som må anses avtalat".

Trots att bedömningskriterierna i många hänseenden är likartade behöver detta inte innebära att konkretiseringen av rekvisiten leder till likadana resultat. Värderingarna kan variera. Även i denna bemärkelse krävs det en analys som utgår från en närmare angiven problemställning.

5. FARTYGETS SÄRSKILDA EGENSKAPER. RELEVANSBEDÖMNINGEN

5.1. Standardcertepartier som grund för fartygets beskrivning

I den avtalsrättsliga bakgrunden gjordes en systematisk indelning enligt avtalsföremålets konkreta och abstrakta standard. För att skilja befraktningsavtalen från de allmänna riktlinjerna används i denna undersökning termerna fartygets särskilda egenskaper respektive fartygets allmänna egenskaper. Dessa uttryck reflekterar det centrala i undersökningen dvs. avtalstolkningen i vidsträckt bemärkelse[1].

Befraktningsavtal ingås i regel skriftligt i form av certeparti. Dessa dokument är i en omfattande grad standardiserade på initiativ och försorg av internationella shippingorganisationer, främst av BIMCO. Även stora befraktare (företag, främst oljebolagen, regeringar osv.) uppgör egna formulär[2]. BIMCO:s bulletiner, **Forms of Approved Documents** och **Check before Fixing**, certepartisamlingen på Nordisk Institutt for Sjørett, den omfattande certepartisamlingen i Benedict delarna 2B och 2C, uppgifterna i Nordisk Skibsrederforenings medlemsblad (NSM) samt skeppsmäklar- och redarpraxis utgör centrala källor då man skall bilda sig en uppfattning om internationell klausulpraxis. Standardiseringsbakgrunden förklaras inte närmare i detta sammanhang.

Fartygets skick och egenskaper kan beskrivas på ett mer eller mindre detaljerat sätt i certepartiet. Då relevansbedömningen i dessa fall är relativt klar gäller utredningen främst en deskriptiv överblick över vad som i regel ingår i certepartierna. Ju mera detaljerad beskrivningen är desto mindre är behovet av att på en pragmatisk nivå utreda betydelsen av data som inte ingår i certepartiet. Detta innebär dock inte att den juridiska bedömningen av relevansen av sådana data skulle vara problemfri trots att den eventuellt inte aktualiseras särskilt ofta.

I många standardcertepartier ingår en beskrivning av fartygets sjövärdighet. Detta utreds närmare i avsnitt 7.2.4. nedan.

Standardcertepartierna innehåller regelmässigt detaljuppgifter om det befraktade fartyget. Antalet preciserade uppgifter och deras närmare inne-

---

[1] Se om termen efter not 5 under 4.1. ovan.

[2] Jfr Michelet i NSM 1980 s. 4653 f.

håll är beroende av befraktningsformen, lastens art och andra liknande omständigheter.

Vid genomgång av standardcertepartier kan det noteras att man går i riktning mot att beskriva fartyget på ett tämligen detaljerat sätt. Detta har samband med den tekniska och kommersiella utvecklingen. Exempelvis kan lastsammansättningar såsom kemikalier och andra farliga laster kräva en ingående beskrivning av fartygets tekniska data[3]. De ekonomiska intressen som anknyts till befraktning är ofta avsevärda och befraktaren bör kunna lita på att bortfraktaren svarar för de givna uppgifterna. Beskrivningen kan även förorsakas av de skärpta tekniska krav som myndigheterna uppställer av sjösäkerhets- och miljöskyddsorsaker[4]. En befraktare vill ha säkerhet för att myndighetsingripanden inte kommer att äga rum under befraktningsperioden eller för att bortfraktaren står för kostnaderna föranledda av myndighetsanmärkningar. I många fall uppstår inte befraktningsavtal därför att fartyget närmast på grund av sin ålder inte fyller myndighetskraven. Behovet av detaljuppgifter kan tänkas bli mindre om befraktaren undersöker fartyget[5].

I resecertepartier nämns fartygets lastkapacitet regelmässigt, men även fartygets nationalitet, byggnadsår, klass, dräktighet och uppgifter om

---

[3] Jfr Gasvoy och Bimchemtime.

[4] Dessa krav berör fartygets sk. kommersiella egenskaper och behandlas närmare i Del II. I allmän terminologi är det fråga om avtalsföremålets politirättsliga beskaffenhet och rådighetsfel.

[5] Se om de allmänna riktlinjerna härvid Michelet i NSM 1980 s. 4656 ff., s.4658: "First of all, we must expect that description of the vessels will be more and more specified and that it will be necessary to supply all features of the ships. It is sufficient to take a Charterparty say from 1950 and compare it with one of the modern forms of Shelltime or other Charterparties, to understand how much more is now demanded by way of technical specification. The reason is of course that the lee-way which the Charterers have felt have been previously given to the Owners, have been partly misused. The Charterers have therefore wanted to 'tighten the ropes' in order to make it clear what the extent of the Owners' obligations really have been in relation to Warranties given about this ship. The most significant result of this has perhaps been the introduction of an average speed in the tanker trade. Sometimes this is nowadays amplified with a reference to a 'graph' and of course normally coupled with a very exact description of the various capacities of the ship". Jfr Falkanger (Konsekutive) s. 47 som år 1965 konstaterade en liknande tendens. Enligt Falkanger innehåller avtal om fartygslega färre detaljuppgifter än vad man kunde vänta sig med hänsyn till sådana uppgifters centrala roll. Orsaken härtill anser Falkanger vara att fartyget identifieras och att befraktaren har bekantat sig med fartyget på förhand genom besiktning, se Falkanger (Leie) s. 161. Se vidare Time Charters s. 464 f.

lastutrymmen av betydelse för lastning, stuvning, transport och lossning[6]. Det påträffas även uppgifter om fartygets djupgående, längd, bredd och maskineri.

I tidscertepartier är de ovan nämnda uppgifterna likaså ofta av central vikt. Dessutom ingår regelbundet uppgifter om fartygets fart och bränsleförbrukning samt om maskinstyrkan.

Lasttypen kan styra beskrivningen. Tankcertepartierna innehåller uppgifter om pumpningskapaciteten och tankarnas kapacitet samt om rengöringsplikten.

Nya typer av befraktningsverksamhet föranleder nyvärderingar. I off shore- verksamhet behövs andra slag av uppgifter om fartyget än i fråga om mera traditionell befraktning[7].

Standardcertepartiernas tryckta text ger emellertid inte en helt uttömmande bild av fartygsbeskrivningen. Det är inte ovanligt att ett certeparti - särskilt ett resecerteparti - innehåller ett antal **riders** och **addenda**. Några sådana individuella ändringar och tillägg kan beröra fartygsbeskrivningen. **Clean charters** torde förekomma endast då de intresseorganisationer som utarbetat formuläret har förutsatt detta[8].

Formulärtekniskt kan fartyget beskrivas i en bilaga till certepartiet. Hänvisningen till bilagan i certepartiet ger inte upphov till inkorporeringsproblem[9]. En hänvisning kan ha gjorts så att den i certepartiet angivna

---

[6] Se Gilmore & Black s. 172 f. och Trowbridge s. 753 ff. Se även Vogth-Eriksen s. 197 ff. om läget beträffande tankcertepartier. Jfr Lopuski & Holowinski s. 62. Vissa uppgifter kan vara tämligen betydelselösa. Exempelvis kan dräktighetsuppgiften ofta bortlämnas vid resebefraktningen.

[7] Se Gade & Woxholth s. 13 ff.

[8] Se exempelvis Trowbridge s. 753 ff. som nämner att vid transport av skrotjärn används i vissa befraktningar Gencon jämte 36 (!) tilläggsklausuler vilka beskriver "the holds, hatches, and cargo-handling gear; set forth requirements regarding the clearing of obstacles which might hinder the loading and discharging of scrap; set forth the requirements for tank calibration scales, capacity plans, displacement scale, and deadweight scale necessary for the quantity of cargo laden to be calculated by draft surveys; permit loading and discharging with magnets ...". Jfr vidare BIMCO:s **agreed documents**, se BIMCO, Annual Report 1982-83 s. 132.

[9] Bilagor används särskilt då de tekniska uppgifterna är mycket detaljerade. Se Bimchemtime och hänvisningen till det tekniska formuläret, Shelltime 3 kl 24 och Supplytime's hänvisning till bilagorna A och B. Se även Gade & Woxholth s. 17 f. Jfr vidare Gorton (Shipping) s. 67, NSM 1962 s. 3909 f., Carver § 877 och Time Charters s. 465.

uppgiften baseras på andra dokument. Exempelvis kan hänvisningen i fråga om lastkapaciteten vara "as per builder's plan". I sådana fall är det mera fråga om tolkning av uttrycket än om inkorporeringsspörsmål.

Vid befraktnings- och motsvarande kedjor är det angeläget för berörda parter att åstadkomma en **back-to-back** situation så att certepartier och andra avtal så långt som möjligt motsvarar varandra. Detta berör även fartygsbeskrivningen. I annat fall kan störningar uppstå exempelvis i samband med åtgärder för att hålla fartyget i avtalat skick[10]. Certepartierna kan vara sammankopplade med fartygsförsäljning. Exempelvis kan ett långtidscerteparti innehålla ett köpoptionsvillkor. Vidare kan en försäljning kombineras med återbefraktning. I dessa fall kan fartygsbeskrivningen vara en central punkt i den bemärkelsen att den påverkar köpets eller befraktningens närmare innehåll[11].

Trots att relevansbedömningen som sådan inte tycks ha givit upphov till problem har man å andra sidan närmare diskuterat hurudan karaktär fartygsbeskrivningen har med hänsyn till påföljderna. Det har främst gällt garanti-karaktäriseringen. Diskussionen tycks även ha varit aktuell i angloamerikansk äldre rätt och särskilt gällt sådana fall då uppgifterna ingått i certepartiets sk. **preamble**[12]. Det kan emellertid anses att denna fråge-

---

[10] Se om **back-to-back** och underbortfraktning SjöL 75 § samt Baltime kl 20 och Reeftime kl 19. Se även NSM 1980 s. 4653 f. Se om problematiken i avgörandena Chilean Nitrate Sales Corp. v. Marine Transportation Co. Ltd. (The "Hermosa") /1982/ 1 Lloyd's Rep. 570 CA, Reardon Smith Line Ltd. v. Hansen-Tangen (The "Diana Prosperity") /1976/ 2 Lloyd's Rep. 60 QB och CA samt 621 HL och M.S. Panagiotis Xilas (1975) SMA 1035.

[11] Se Gorton (Anm.) s. 749 och Falkanger (Fremmed tonnasje) s. 595 f. och s. 603 ff.

[12] Se dock Gorton (Shipping) s. 71 som tycks hålla sig reserverad mot att acceptera innehållet i **preamble** som avtalsvillkor. Å andra sidan synes han härvid avse endast sådan avtalsinledning som anger den generella idén med avtalet. Se vidare Palaja s. 99 och Gram s. 42 f. och s. 171. I angloamerikansk rätt har man frågat sig huruvida de i **preamble** ingående uppgifterna skall vara "mere representations" och inte avtalsvillkor. För den engelska rättens del behöver åtskillnaden inte ha helt avgörande betydelse på grund av regleringen i Misrepresentation Act. Se Pennsylvania Shipping Co. v. Compagnie Nationale de Navigation (1936) 55 Ll.L.Rep. 271 KB trots att avgörandet på grund av Misrepresentation Act inte mera till alla delar motsvarar rättsläget samt Compagnie Francaise des Chemins de Fer Paris-Orleans v. Leeston Shipping Co., Ltd. (1919) 1 Ll.L.Rep. 235 KB med samma reservation. Jfr Bentsen v. Taylor (1893) 7 Asp.M.C. 385 CA. Se vidare Carver § 611, Scrutton s. 75 ff. och s.106 f. samt Wilford (UNCTAD - SIDA) s. 166. Jfr Leggett s. 169 ff. Se beträffande amerikansk rätt och terminologi Sonia II 1946 AMC 90 5CCA, Dominica Mining Co. Ltd. vs. Port Everglades Towing Co. Ltd. 1970 AMC 123 SDFla, Atlanta 1948 AMC 1769 SDGa

ställning inte äger aktualitet, emedan påföljdernas inträde kan avgöras i stöd av andra argument vilka framgår senare i denna undersökning. Man kan dessutom knappast anse att endast den tekniska placeringen i certepartiet av fartygsbeskrivningen kunde ha verkan i bedömningen.

Såsom framgår av avsnitt 4.5. ovan kan avtalet innehålla olika typer av förbehåll. I certepartiet kan uttrycket "not guaranteed" ingå[13]. Dess betydelse för relevansbedömningen skall klarläggas. Förbehållet liknar de som allmänt används då upplysningar om fartyget ges via hävdvunna befraktningskanaler. De sistnämnda kan exempelvis ha formen: "Particulars are believed to be true but are not guaranteed". Frågeställningen upptas till närmare behandling i avsnitt 5.2.2.3. nedan.

---

samt vidare Gebb s. 770 f. och s. 774, Gilmore & Black s. 176 ff. och s. 204 samt Vandeventer s. 807 och s. 835.

13 Se Warshipvoy part I/A. Se även Benedict s. 1-5 om nu avsedda förbehåll. Jfr Capelle s. 160 f.

5.2. Fastställande av fartygets särskilda egenskaper utan stöd i certepartiet

5.2.1. Bakgrund. Befraktningsrutinerna

I avsnitten 4.2. och 4.3. ovan om den avtalsrättliga bakgrunden ansågs det vara ändamålsenligt att fästa uppmärksamhet vid den relevansbedömning som aktualiseras då uppgifterna inte ingår i det mellan parterna uppgjorda skriftliga avtalet. Såsom tidigare framgick innebär en detaljerad certepartibeskrivning att andra data eventuellt inte har någon praktisk relevans, men samtidigt betonas att rättsläget inte behöver vara klart vad gäller relevansen av de data som inte ingår i certepartiet. Det gäller att utreda bedömningsrekvisiten bakom yttre avtalsnormer och kausalnormer.

Befraktningsavtal ingås till stor del genom hävdvunna kanaler. Dessa befraktningsrutiner följer ett internationellt schema. Relevansbedömningen kan underlättas med kännedom om dem.

Befraktningsförhandlingarna kan inledas på olika sätt. Redaren kan ta kontakt med en mäklare vars uppgift är att förmedla lämplig last eller befraktare åt honom. Mäklaren kan förmedla uppgifterna via andra mäklare så att mäklarkedjor uppstår. På marknaden kan ett meddelande utgå om att ett fartyg med vissa egenskaper exempelvis är "open at Hartlepool 10.1. any direction, please offer cargoes". Även befraktarsidan kan ta initiativet. Mäklaren ombeds att gå ut på marknaden för att hitta en lämplig motpart och ett lämpligt fartyg. Befraktaren kan redan i detta skede uppställa krav på fartygets egenskaper. De första kontakterna upprättas i ett undersökningsskede. Om det föreligger orsak till närmare förhandlingar inträder förhandlingsskedet, varvid parterna förhandlar om huvudvillkoren (**main terms**) och om detaljfrågorna (**details**)[1]. Inom den internationella befraktningsbranschen föreligger uppfattningar om vad som betraktas vara huvudvillkor och detaljer. Fartygets beskrivning uppfattas i regel höra till den förstnämnda gruppen. Förhandlingsparterna kan precisera karaktären av olika aktuella data. Givetvis är man inte bunden av dessa rutiner och

---

[1] Se om befraktningsrutinerna särskilt Gorton (Shipping) s. 31 ff. Se vidare Befraktning s. 70 ff. Det finns ytterligare ett uppföljningsskede som aktualiseras efter avtalets ingående. En uppmaning att ge ett anbud, **tender business**, avviker från de ovan nämnda rutinerna. Se ytterligare Gilmore & Black s. 174 om "inquiry and negotiation" och Trowbridge s. 760 ff. Se Chrisdan Trader (1982) SMA 1634 om relationen mellan **main terms** och **details**.

det är fullt möjligt att rederiet eller befraktaren tar direkt kontakt med sin motpart[2].

De preciserade uppgifter som meddelas om fartyget i samband med befraktningsrutinerna ingår i sk. specifikationer, **particulars**[3]. Specifikationerna aktualiseras ofta i förhandlingsskedet, men det är inte uteslutet att de får cirkulera redan i ett tidigare skede då ingen egentlig förhandlingspart ännu är aktuell[4]. Uppgifterna härstammar från rederiet som i regel meddelar dem till mäklaren individuellt eller i form av exempelvis broschyrer (såsom **pocket plans**). Mäklaren förmedlar uppgifterna vidare exempelvis med nämnda broschyrer, i form av cirkulär uppgjorda av honom eller individuellt per telefax eller telex.

Mäklaren behöver nödvändigtvis inte erhålla nya data från rederiet varje gång en befraktning aktualiseras, utan det är möjligt att tidigare erhållna data utnyttjas i cirkulationen. Data meddelas även till mäklaren utan ett konkret befraktningsbehov för att användas som grund vid kontakter med befraktarsidan. Cirkulationen sker i så fall främst med tanke på allmän information till potentiella befraktare. Den allmänna informationen kan även beröra exempelvis nybyggen. Av mäklaren förutsätts försiktighet, emedan fartygets egenskaper senare kan ha ändrats på någon väsentlig punkt. Det har sedan länge betonats att rederiet borde ge närmare instruktioner åt mäklaren. Enligt dessa instruktioner skall riktigheten av uppgifterna, exempelvis i broschyrer, skilt bekräftas med rederiet[5].

Givetvis kan specifikationerna meddelas direkt utan mäklaranknytning med motsvarande syftemål som ovan nämnts. Det kan alltså vara fråga om allmän information, den första kontakten i ett konkret befraktningsbehov eller förhandlingar med en part för uppnående av avtal.

Det finns även andra kanaler för precisering av fartygets egenskaper. Vid avtalsförhandlingarna kan skriftliga anbud ges vilka innehåller upp-

---

[2] Direkta kontakter tycks förekomma på kyl- och tankfartygsmarknaden och i Finland ofta i fråga om trävarutransporter. Se Gorton (Shipping) s. 24 ff., idem (Skeppsmäklarens) s. 174 f., Gram s. 38, Jantzen s. 18 f., Gilmore & Black s. 173, Trowbridge s. 760 och Manca s. 40 ff.

[3] I certepartiet kan explicit hänvisas till fartygets **particulars** som ingår som bilaga. Det är fråga om en effektiv och godtagbar inkorporering. Denna form av specifikationer avses inte i det följande.

[4] Gorton (Shipping) s. 36 hänvisar till **particulars** med tanke på förhandlingsskedet. Jfr Jantzen s. 12 f. och s. 18. Se vidare Grauers s. 36 och Braekhus (Mangler) s. 447.

[5] Se Jantzen (Certepartier) s. 19 f.

gifter om fartyget. Uppgifter kan framgå i samband med korrespondens samt av olika planer, certifikat, skepps- och maskindagböcker osv. Parterna kan även ha förhandlat muntligt om befraktningen.

Kommunikationssättet är beroende av olika omständigheter, bl.a. av befraktningsformen. I regel torde förhandlingarna via mäklare ske via kommunikationsmedel utan personlig kontakt[6]. Förhandlingarna kan även avvika från ovan nämnda rutiner exempelvis i fråga om långtidscertepartier[7].

Data kan erhållas utan anknytning till ovan nämnda omständigheter. En befraktare kan skaffa sig upplysningar via klassificeringssällskapens förteckningar över fartyg (**tonnage lists**). Uppgifterna härstammar från rederiet utan att de till alla delar kontrolleras av klassificeringssällskapet. Riktigheten av förteckningarnas uppgifter är beroende av att rederiet meddelar om ändringar i fartygets egenskaper till klassificeringssällskapet[8]. Undersökningsskedet för befraktarens del kan bestå av en utredning av dessa förteckningar. Även det nationella fartygsregistret innehåller uppgifter om fartyget[9]. Medan uppgifter givna i **particulars** eller i övrigt i undersöknings- eller förhandlingsskedet har som primärt ändamål att väcka en befraktares eller köpares intresse för ingående av avtal, är det uppenbart att uppgifter i **tonnage lists** och fartygsregister inte uppfyller helt samma ändamål.

---

[6] På Baltic Exchange i London sker befraktningen enligt något andra rutiner. Se Befraktning s. 21, Bes s. 195, Gilmore & Black s. 174 f. och Trowbridge s. 761. Jfr Christman v. Maristella Compania Naviera 1972 AMC 2421 2CCA och 1972 AMC 775 SDNY.

[7] Jfr Grauers s. 201 och NSM 1980 s. 4660.

[8] Lloyd's Register of Shipping publicerar ett verk, "The Bible", som innehåller uppgifter om samtliga handelsfartyg i världen av viss minimistorlek oberoende av om de klassats av Lloyd's, något annat sällskap eller av statliga myndigheter. Se Howard Marine and Dredging Co. Ltd. v. Ogden & Sons (Excavations) Ltd. /1978/ 1 Lloyd's Rep. 334 CA s. 340. Se även Instituto Cubano de Estabilizacion del Azucar vs. Steamship "Theotokos" 1958 AMC 61 SDNY varvid certepartiet hade undertecknats med beteckningen "as agent for the owners" utan att rederiet hade namngivits. Problemet gällde **undisclosed principal**- principerna. Domstolen ansåg det vara relevant att fartygets "ägare" (**owner**) skulle identifieras. Detta kunde "readily be determined by consulting Registers of Shipping".

[9] Enligt L om fartygsregister 5 § skall i registret bl.a. antecknas maskinstyrkan, byggnadsår samt fartygets brutto- och nettodräktighet jämte i mätbrevet intagna igenkänningsmått, längd, bredd och djup.

Då mäklaren på rederiets vägnar ger upplysningar om fartyget uppstår frågan om rederiets ansvar för mäklaren. I regel svarar avtalsgäldenären för sina medhjälpare, osjälvständiga eller självständiga[10]. Då det dessutom beaktas att de uppgifter som mäklaren vidarebefordrar härstammar från rederiet och då mäklaren endast kan anses utgöra en kanal varigenom dessa uppgifter förmedlas torde rederiets ansvar för mäklaren inte vara oklart. Någon åtskillnad behöver man inte göra mellan mäklare som uppträder som förmedlare eller som befullmäktigat ombud[11]. Givet är att här avses den mäklare som erhållit ett förmedlingsuppdrag av rederiet. En annan fråga är att störningar kan uppstå i uppdragsrelationen mellan rederiet och mäklaren eller i fråga om fullmaktens omfattning och bundenheten till tredje man. Exempelvis kan mäklaren självmant ha gått ut på marknaden.

5.2.2. Relevansen av uppgifter givna utanför certepartiet

5.2.2.1. Uppkomsten av avtalsbundenhet

För befraktningsavtal uppställs inte formkrav[12]. Det finns inte någon allmän kutym enligt vilken avtalsbundenhet skulle uppstå först då certeparti har uppgjorts och undertecknats. Ej heller finns det generellt belägg för att parterna skulle ha utgått från avtalad skriftform. Avtalsbundenhetens uppkomst har bedömts på andra grunder.

---

[10] Se exempelvis HD 1946 II 230, NJA 1943.556, NJA 1941.560, RG 1966.443 och UfR 1949.535. Se även Edward Anderssons artikel "Ansvar för självständiga medhjälpare inom kontraktsförhållanden" i JFT 1955 ss. 387-404, Taxell s. 105 ff. och s. 333, Lejman s. 116 ff., Rodhe s. 346 ff. och Gomard s. 152. Jfr Ussing s. 116 ff. Se även SjöL 11 § och 118 § 1 mom. Jfr vidare BGB § 278 och Fikentscher s. 288 ff.

[11] Se ND 1951.699 (Hålogalands lagmannsrett) s. 703. Jfr dock ND 1909.177 (Kristiania sjøret) s. 186 där det framgår att vid ett slags passiv identifikation var de uppgifter som givits åt rederiets mäklare rederiet ovidkommande. Se även ND 1982.86 (Vestre Landsret) och köparens anförande på s. 90 samt UfR 1918.20 (SøHa). Jfr vidare exempelvis Asty Maritime Co. Ltd. v. Rocco Giuseppe & Figli, S.n.C. (The "Astyanax") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 109 CA och /1984/ 2 Lloyd's Rep. 459 QB samt The Hurstdale (1909) 169 F. 912 och (1910) 179 F. 371 2CCA. Se om mäklarens eget ansvar ND 1962.22 (Oslo byrett) och ND 1962.XII f. samt Gorton (Skeppsmäklarens) s. 175 ff., Tiberg (Mellanmansrätt) s. 100 ff., Braekhus (Maeglerens) kap. VI - VIII, Gram s. 38 ff. och Jantzen s. 13 ff. Se ytterligare Recommended Principles for the Use of Parties Engaged in Chartering and Ship's Agency Procedures, BIMCO, kl 1.

[12] Enligt äldre rätt krävdes skriftlig form. Härom ingick bestämmelser i 1667 års sjölag, skeppslegobalken, I Cap. "Om Afhandlinger wid Skipp Lego". I 1873 års SjöL

I ND 1955.544 (FHD) ansåg majoriteten att underhandlingar om befraktning av tonnage inte hade lett till avtal. En ledamot i minoritet ansåg dock att avtal hade uppstått vid ett telefonsamtal mellan parterna, då befraktaren dessutom efteråt skickat ett certeparti för undertecknande och då motparten inte anmärkt om vissa i befraktarens brev ingående önskemål inom skälig tid.

I ND 1953.265 (Hålogalands lagmannsrett) ansåg majoriteten att ett bindande avtal hade uppstått per telefon. Den ena parten hade dessutom per telex bekräftat den genom telefonsamtalet uppnådda överenskommelsen.

I ND 1957.385 (Stockholms rådhusrätt) ansågs ett avtal ha uppstått i anledning av telefonsamtal och andra meddelanden mellan parterna. Skeppsmäklarens vittnesförklaring hade avgörande betydelse i sammanhanget. Bundenhet ansågs ha uppstått trots förbehållet "minor details to be finally agreed upon".

I ND 1980.269 (Oslo byrett) hade befraktaren vägrat underteckna ett certeparti, men i stöd av bevisning ansåg domstolen att ett muntligt avtal hade uppstått på de villkor som framgick av certepartiet.

I ND 1977.151 (Oslo byrett) hade "rederiet" givit ett anbud åt befraktaren per telex om transport på linjevillkor av "800/1000 ts alusulphate hborg/khorramshar". Befraktaren gav samma dag per telex ett jakande svar. Nio dagar senare meddelade rederiet att det inte kunde låta fartyget anlöpa bestämmelseorten. Orsaken var tydligen svåra trafikanhopningar. Befraktaren ansåg att ett avtal mellan par-

---

80 § 1 mom. förutsattes skriftlig form om någondera parten det krävde, se Kom.bet. 1866:3 s. 86. Formkravet bibehölls i 1908 års utkast till sjölag, se Kom.miet. 1908:14, 67 §. Även 1864 års svenska SjöL innehöll motsvarande formkrav varutöver mäklaren enligt 1874 års svenska skeppsklarerareförordning 11 § ålades att upprätta ett certeparti "i två exemplar samt med kontrahenternas och skeppsklarerarens egenhändiga namnteckningar förses". Formkravet bibehölls i 1891 års svenska SjöL 109 §. Det bortföll i samband med sjölagsreformen på 1930-talet i de nordiska länderna emedan formkravet "ej ens antyder påföljden av att part vägrar medverka till skriftlig avfattning av avtalet", se SOU 1936:17 s. 61. Befraktningsavtalets formkrav ansågs alltså inte ha någon större praktisk betydelse. Se ytterligare Lang s. 382 ff., Grönfors (Sjölagens) s. 45, Jantzen s. 9 f. och Knoph s. 150 f. Ej heller i angloamerikansk rätt uppställs formkrav, se Time Charters s. 1 och Poor s. 10. Se om formkrav i diverse länder Schaps & Abraham s. 465 f.

terna redan hade uppstått och krävde ersättning av rederiet för dyrare täckningsavtal. Befraktarens anspråk bifölls trots att anbudet och accepten inte helt motsvarade varandra[13].

Det föreligger inte möjligheter att i stöd av ovan nämnda rättspraxis konstruera närmare riktlinjer om avtalsbundenhetens uppkomst inom befraktningsrätten. Både anbuds-/acceptmekanismen och andra hållpunkter, såsom särskilda bekräftelser, har accentuerats. Även bevisningsfrågor har varit starkt i förgrunden utan att bundenhetsrekvisiten skulle ha varit föremål för en närmare analys. Man kan dock tydligen åtminstone inom befraktningsrätten utgå från att om parterna överenskommit om avtalets huvudvillkor kan bundenhet anses föreligga, men det är osäkert i vilken grad man dessutom skall kunna kräva att parterna har givit uttryck för sin vilja att bli bundna. Såsom ovan konstaterats, kan man via branschpraxis få en uppfattning om vad som ingår i huvudvillkoren[14]. Det i viss mån osäkra

---

[13] Se vidare om avtalsbundenhetens uppkomst HD 1928 II 83 varvid befraktningsavtal inte ansågs ha uppstått, emedan anbud och accept inte motsvarade varandra, NJA 1923.109, ND 1956.107 (NHD), ND 1952.264 (NHD), ND 1973.265 (Göteborgs tingsrätt), som gällde fartygsköp, och ND 1959.78 (Oslo byrett). Se beträffande äldre rätt ND 1921.444 (SHD), ND 1919.398 (SHD), ND 1909.329 (NHD) och ND 1916.257 (Kristiania sjøret). Se även Schmidt m fl s. 48 ff. Jfr NJA 1977.92 och NJA 1962.276.

[14] Se vidare Gorton (Shipping) s. 65 ff., Grönfors (Sjölagens) s. 14 och s. 47 f., Gram s. 37 f. och Jantzen s. 91 ff. Se von Hertzen s. 79 ff. varvid det framgår att en överenskommelse om väsentliga beståndsdelar som sådant inte undantagslöst har lett till bundenhet. von Hertzen själv accepterar inte nämnda konstruktion för finsk rätts del, se s. 87 ff. särskilt s. 88 f. (övers:): "Uppfattningen att parterna genom konstaterandet av att de är **överens** om en viss detalj eller om vissa detaljer samtidigt skulle uttrycka för varandra en - villkorlig eller ovillkorlig - **vilja av bundenhet** beträffande ifrågavarande detalj motsvarar ej heller i överlägset flesta praktiska förhandlingssituationer verkligheten. Parterna upplever en sådan överenskommelse endast som ett visst **förhandlingsresultat**, som inte i och för sig ännu binder parterna och i vars behandling parterna skall under förhandlingarna ännu vid behov kunna återkomma till". von Hertzen utgår från att ett avtal föreligger då parterna ömsesidigt har givit uttryck för sin vilja att binda sig till den rättsliga reglering som har varit föremål för förhandlingarna. von Hertzen anser detta ställningstagande stå i kongruens med avtalets begrepp enligt vilket det skall vara fråga om en överensstämmelse mellan viljeförklaringar. Vid avvägningen skall parternas beteende i avtalsförhandlingarna samt efterföljande handlingar beaktas som helhet. En annan fråga enligt von Hertzen är att att parterna kan bli bundna i anledning av förhandlingarna som om de hade ingått avtal, se närmare kap. 6.

rättsläget medför att det föreligger vissa risker om undertecknande av certepartiet inte äger rum[15].

I engelsk rätt förutsätts att en otvetydig partsvilja om bundenhetens uppkomst kan fastslås. Därmed synes man i regel förutsätta att certepartiet har undertecknats. Parterna skall ha avsett att binda sig kontraktuellt[16]. I amerikansk praxis beaktas tydligen något mera elastiska bedömningsrekvisit trots att de formella motiveringarna liknar de i engelsk rätt. Avtal uppstår om enighet föreligger "on all material terms", men även parternas

---

[15] Se NSM 1967 s. 4076 där det varnas mot att låta certepartiets undertecknande bero samt NSM 1986 s. 5168 f.

[16] Se Scancarriers A/S v. Aotearoa International Ltd. (The "Barranduna" and "Tarago") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 419 PC s. 422 "... no contractual relationship was in truth ever intended to be created...". Se vidare Hofflinghouse & Co. Ltd. v. C-Trade S.A. (The "Intra Transporter") /1986/ 2 Lloyd's Rep. 132 CA och /1985/ 2 Lloyd's Rep. 158 QB varvid parterna hade inlett avtalsförhandlingar. Ett avtal ansågs inte ha uppkommit. Parker, J. uttalade bl.a. (s. 134): "It is quite plain that the matter continued on a consecutive basis as a continuing negotiation throughout. It is impossible to conclude that either party intended the telexes to result in a binding contract and, as a matter of construction, in the light of the documents preceding alone, I would for my part agree ... that no binding contract is shown". I Sociedade Portuguesa De Navios Tanques Limitada v. Hvalfangerselskapet Polaris A/S /1952/ 1 Lloyd's Rep. 71 CA hade parterna överenskommit om allt annat än typen av en bankgaranti. Domstolen ansåg att avtal inte uppkommit av denna orsak och på grund av att parterna ansågs ha överenskommit om undertecknande av certeparti som en förutsättning för bundenhet. I MMCEN S.A. v. Inter Ro - Ro S.A. (The "Samah" and "Lina V") /1981/ 1 Lloyd's Rep. 40 QB var gjorda förbehåll klara. Avtal hade inte uppkommit. Se däremot Asty Maritime Co. Ltd. v. Rocco Giuseppe & Figli, S.n.c. (The "Astyanax") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 109 CA och /1984/ 2 Lloyd's Rep. 459 QB varvid mäklarna som var vederbörligen befullmäktigade ansåg att en "fixture" hade uppstått. Befraktaren hänvisade till att det förelåg oklarheter vid identifieringen av motparten, men denna invändning accepterades inte av QB. I CA förkastades rederiets krav på andra grunder. Även i Woodstock Shipping Co. v. Kyma Compania Naviera S.A. (The "Wave") /1981/ 1 Lloyd's Rep. 521 QB ansågs det föreligga en tillräckligt tydlig överenskommelse. Jfr vidare Okura & Co. Ltd. v. Navara Shipping Corp. S.A. /1982/ 2 Lloyd's Rep. 537 CA som gällde ett skeppsbyggnadskontrakt. Se närmare Debattista s. 242 ff. bl.a. om att "... where the parties leave something unmentioned, it is easier to find that there is a contract; ... where the parties mention an issue which they leave unresolved, it is easier to find that there is no contract". Se härvid även om **promissory estoppel**. Se om de allmänna utgångspunkterna härvid Cheshires 90 ff.

intentioner betonas. Det finns utrymme för en avvägning av vad som anses utgöra huvudvillkoren i det aktuella fallet[17].

Parterna kan i förhandlingsskedet ha utgått från att senare underteckna ett certeparti och att avtalsbundenhet uppstår först härvid. Ett sådant förbehåll kan ha uttryckts explicit. Även andra typer av förbehåll kan ak-

---

[17] I Gardner vs. M/V Calvert 1958 AMC 800 3CCA hade parterna muntliga arrangemang. Domstolen ansåg bundenhet ha uppkommit bl.a. med motiveringarna (s. 804): "That the parties may make a binding oral agreement is a well-settled principle in the law of admiralty... The essential prerequisite to the formation of such a contract is the intention to do so, which the district court must determine from the actions of the parties and the surrounding circumstances". I samma riktning visar Christman v. Maristella Compania Naviera 1972 AMC 2421 2CCA och 1972 AMC 775 SDNY. Se vidare Great Circle Lines v. Matheson & Co. Ltd. 1982 AMC 2321 2CCA och "meeting of the minds", Interocean Shipping Co. v. National Shipping and Trading Corp. 1975 AMC 1283 2CCA, Orient Mid-East Lines v. Albert E. Bowen, Inc. 1972 AMC 1509 2CCA och Grand Brilliance (1984) SMA 1960 varvid enighet inte hade uppnåtts om en bojkottklausul och varvid man i bedömningen av avtalsbundenhetens uppkomst beaktade det faktum att resebortfraktaren hade gått med på skiljemannaförfarande.

I E.A.S.T., Inc. v. M/V Alaia 1988 AMC 1396 EDLa anförde ett vittne om betydelsen av recap att "the general shipping custom on fixture recaps did not require written confirmations to make these recaps binding". Detta accepterades av domstolen dock med hänvisning till att annan bevisning inte hade förts. Domstolen uttalade även följande, s. 1400: "A charter party, such as the New York Produce Exchange time charter involved here, is merely a form of contract and is generally subject to the rules and principles of construction for ordinary commercial contracts ... A charter comes into existence when the parties have a meeting of the minds on the essential terms of the charter". Domstolen hänvisade dessutom till **promissory estoppel**, emedan befraktaren förlitat sig på bortfraktarens beteende.

Se däremot Orient Mid-East Great Lake Service v. International Export Lines, Ltd 1964 AMC 1810 4CCA. Jfr UCC 2-207.

Se Ball passim, som anför att vid en **fixture** föreligger det ett avtal enligt amerikansk rätt, men att det finns en avvägningsmöjlighet beträffande "essential terms". Ball förordar att avtalsbundenheten inte kan avgöras enligt formalistiska grunder utan man måste beakta ett antal omständigheter inom ramen för parternas intentioner. Se vidare Time Charters s. 1 ff., Poor s. 10, idem (Informal) s. 11 och Trowbridge s. 761. Jfr Restatement 2 § 21: "Neither real nor apparent intention that a promise be legally binding is essential to the formation of a contract, but a manifestation of intention that a promise shall not affect legal relations may prevent the formation of contract". Restatement 2 § 22 visar att anbud och accept inte är enarådande argument vid avgörandet av frågan om avtalets uppkomst, se särskilt (2): "A manifestation of mutual assent may be made even though neither offer nor acceptance can be identified and even though the moment of formation cannot be determined". Se Restatement 2 kommentarer s. 66 f. Jfr ytterligare § 27 och kommentarer s. 78 f. Jfr även UCC 2-204 och 2-207 (3).

Jfr vidare om bundenhet i allmänhet Puchta s. 26 och Manca s. 40.

tualiseras. **Subject details**- förbehållet förhindrar eventuellt inte uppkomst av avtal enligt nordisk rätt. Detsamma anses gälla enligt amerikansk rätt. I engelsk rätt kan läget inte anses vara helt likadant på grund av att bedömningen av avtalsuppkomst som utgångspunkt uppenbart är strängare[18]. Det kan dock ifrågasättas i vilken omfattning nämnda amerikanska uppfattning numera accepteras exempelvis i skiljemannapraxis. Förbehållet har ansetts förhindra avtalsbundenhetens uppkomst med hänsyn till

---

[18] Se ND 1957.385 (Stockholms rådhusrätt), Gorton (Shipping) s. 49 ff och Michelet s. 403 f. Jfr BIMCO, Annual Report 1982-32 s. 44 f. Se vidare om riskerna vid **subject**- förbehåll BIMCO Bulletin 1/87 s. 8679 f. och 4/81 s. 6244. Jfr allmänt von Hertzen s. 100 ff. I Great Circle Lines v. Matheson & Co. Ltd. 1982 AMC 2321 2CCA ansågs **subject details** inte ge upphov till en **condition subsequent**. I Interocean Shipping Co. v. National Shipping and Trading Corp. 1975 AMC 1283 2CCA hänvisades till "Mobiltime sub details". Ett avtal ansågs trots förbehållet ha uppkommit. Ett huvudvillkor kan ej heller efteråt ändras med hänvisning till förbehållet, se M.V. Spray Cap (1982) SMA 1706. Emedan **subject details** enligt amerikansk rätt inte i regel förhindrar uppkomst har skeppsmäklarnas internationella organisation FONASBA utarbetat en rekommendation avsedd att användas i befraktningsförhandlingar. I rekommendationen ingår följande reglering: "1. It is mutually agreed between the parties that no charter agreement shall be deemed to exist until each and every term, condition and exception of the charter have been agreed. 2. If a 'fixture subject details' shall have been made, the party supplying the particulars of the remaining charter terms shall be required to communicate the same to the other party within 24 hours SHINC unless otherwise mutually agreed. The parties shall have not more than 24 hours SHINC to agree the same. Failing such agreement the parties shall be free from any commitment whatsoever". Nämnda tidsfrister har blivit föremål för kritik. I engelsk rätt uppstår avtal inte om **subject details**- förbehållet har använts. Se bekräftelsen i Star Steamship Society v. Beogradska Plovidba (The "Junior K") /1988/ 2 Lloyd's Rep. 583 QB varvid Great Circle- avgörandet inte accepterades. Steyn, J. hänvisade bl.a. till allmänna uppfattningar inom branschen om förbehållets betydelse. Se även Howard Marine and Dredging Co. Ltd. v. Ogden & Sons (Excavation) Ltd. /1978/ 1 Lloyd's Rep. 334 CA varvid ett certeparti inte hade undertecknats. I förhandlingarna hade gjorts förbehållet "subject to contract" (= "a signed contract"). Domstolen ansåg att genom befraktarens mottagande av de befraktade prämarna hade avtal uppkommit. Avtalet hade därmed uppkommit genom en realhandling. Se **obiter dictum** av Staughton, J. i Sotiros Shipping Inc. v. Sameiet Solholt (The "Solholt") /1981/ 2 Lloyd's Rep. 574 QB på s.576. I högre instans uttalades intet om förbehållet, se /1983/ 1 Lloyd's Rep. 605 CA. Jfr vidare Restatement 2 §§ 21 och 27 samt kommentarer s. 78 f.

uppfattningar om förbehållets betydelse på den internationella befraktningsmarknaden[19].

Även om ett certeparti skulle uppgöras och undertecknas måste man utreda i vilken omfattning certepartiet är uttömmande i relation till en redan existerande bindande överenskommelse i annan form. Det är inte uteslutet att certepartiet betraktas innehålla endast en del av avtalsrelationens relevanta data. Man endast bekräftar en redan existerande överenskommelse[20]. Det är å andra sidan inte helt entydigt att man kan dra denna slutsats i fråga om fartygets skick och egenskaper i nordisk rätt, se avsnitt 5.2.2.2. nedan.

> Certepartiets roll som ett memorandum framgår av amerikansk praxis. I Gardner vs. M/V Calvert, se not 17 ovan, betonades att ett certeparti endast är "a memorial of ... contract". Samma inställning framgår av District Court's avgörande i Christman vs. Maristella Compania Naviera, se not 17 ovan, varvid det uttalades att (s. 785) "Since the fixture was made orally and was binding ... the written document drawn up later was without import, except as a memorandum of the terms which had been agreed to orally with respect to

---

[19] Se MV Bontrader (1983) SMA 1924 varvid **sub details**- förbehållet ansågs förhindra bundenhetens uppkomst. Skiljemannen uttalade att man skulle beakta (s. 299) "the basic understanding throughout the world wide shipping markets, that until all terms have been agreed, no fixture has been concluded". Även allmänna skälighetsöverväganden beaktades i avgörandet. Jfr The Junior K- avgörandet i föregående not s. 587 f.

[20] Se avgörandena refererade i början av detta avsnitt och vidare ND 1942.281 (SHD). Jfr NJA 1933.260. Se även Gorton (Shipping) s. 65 ff., Grönfors (Sjölagens) s. 45, s. 48 f. och s. 257, Gram s. 36 f., Jantzen s. 8 ff. och Rosenmeyer s. 157 f. Jfr Hellner (Skeppsbyggnadskontrakt) s. 260 f. I Schlegelberger & Liesecke s. 202 accepteras konstruktionen bakomliggande överenskommelse kompletterad med certeparti. Den part som hänvisar till en bakomliggande överenskommelse skall föra bevisning härom: "Wer sich auf eine in der Urkunde nicht enthaltene Vereinbarung beruft, muss beweisen, dass sie getroffen worden ist und dass die Nichtaufnahme in die Urkunde nicht auf einer Abänderung des ursprünglich Vereinbarten beruht. So können z.B. mündliche Nebenabreden in der Urkunde fehlen, weil sie sich für die Vertragsschliessenden aus den aufgenommenen Bestimmungen als selbsverständlich ergeben". Se även Schaps & Abraham s. 466 och Time Charters s. 1 f. Se om relationen mellan en existerande överenskommelse och senare utfärdat konossement Krüger (Transportomlegning) s. 78 ff. Krüger anser det inte uteslutet att "supplere den senere fraktavtale med det man tidligere har oppnådd enighet om". Se allmänt om betydelsen av efterföljande handlingar Huser s. 411 ff.

the fixture"[21]. Det är av särskilt intresse att notera nu nämnda uttalanden med hänsyn till **parol evidence**- principen. I amerikansk rätt är bundenheten till denna princip inte särskilt stark i jämförelse med behovet av att värdesätta parternas avsikt med avtalet, se avsnitt 4.7.2. ovan.

Om certepartiet kan betecknas som ett skriftligt memorandum av en redan existerande överenskommelse betyder detta att certepartiet inte innehåller samtliga data beträffande fartyget. Med hänsyn till detta och då avtalsbundenhetens uppkomst kan baseras på annan grund än certepartiets undertecknande är det motiverat att även relevansbedömningen påverkas härav. Relevansen kan i så fall i princip bedömas enligt de riktlinjer som gäller för avtalsbundenhetens uppkomst. Exempelvis kan partsbruket styra rättsförhållandet[22]. Någon närmare vägledning för precisering av relevansbedömningen erhålls dock inte från nordisk befraktningsrättslig rättspraxis. I ovan refererade avgöranden har endast avtalsbundenheten berörts, inte frågan om relevansbedömningen.

Såsom i den avtalsrättsliga bakgrunden påtalades ger alla konstruktionsalternativ emellertid inte tillräckligt tydliga rekvisit för bedömningen. Frågan om preciseringen återkommer i avsnitt 5.2.4. nedan i form av lös-

---

[21] Se i samma riktning Compania Naviera Airgiannis v. Thomas J. Holt 1984 AMC 2228 EDPa. Se även Grand Navigator (1983) SMA 1853 och Chrisdan Trader (1982) SMA 1634. Se dock Robinson s. 621 varvid det framgår att ett muntligt löfte om fartygets fart inte tillmättes verkan, emedan löftet inte hade intagits i certepartiet. I legofallet A. Kemp Fisheries, Inc. v. Castle & Cooke, Inc. (1988) 852 F 2d. 493 9 CCA skulle enligt avtalet kalifornisk lag tillämpas. **Parol evidence** var inte tillåtet. Det ansågs vara fråga om **integrated contract**. Bl.a. hänvisade domstolen till att avtalsparterna var "corporations familiar with business transactions". Detta var ett argument som talade för att förbjuda ovan nämnda bevisning. Å andra sidan stöder Restatement 2 § 27, som närmast berör avtalets uppkomst, möjligheten att betrakta certepartiet som ett memorandum: "Manifestations of assent that are in themselves sufficient to conclude a contract will not be prevented from so operating by the fact that the parties also manifest an intention to prepare and adopt a written memorial thereof; but the circumstances may show that the agreements are preliminary negotiations".

[22] Se ND 1933.77 (SHD). I New Northland 1932 AMC 900 EDNY bedömdes passagerarfartygets skick i stöd av "what had been done on the two preceding charters", se s. 906. Se vidare om betydelsen av partsbruk M/V Good Champion (1985) SMA 2148 varvid tidigare befraktning av samma fartyg tillmättes relevans och M/S Neptune Kiku (1985) SMA 2102 varvid tidsbortfraktaren med hänsyn till tidigare befraktning av samma fartyg hade skyldighet att avlägsna vissa hinder från väderdäcket. Se vidare M.V. Spray Cap (1982) SMA 1706 varvid en beskrivning av fartyget inte ingick i förhandlingarna, emedan motsvarande befraktningar hade varit aktuella tidigare.

ningsrekommendationer. Man kan fråga sig huruvida en lika elastisk bedömning av rättsläget skulle ha varit möjlig om sjölagstiftningen innehöll ett krav på att befraktningsavtal skall ingås skriftligt även om formkravets åsidosättande som sådant givetvis inte skulle medföra ogiltighet.

Om avtalsbundenheten aktualiseras utan att ett certeparti har undertecknats frågar man sig hurudan betydelse man skall tillmäta eventuella hänvisningar till standardcertepartier i samband med avtalsförhandlingarna. Som utgångspunkt torde det inte föreligga hinder mot att tillämpa allmänna principer om inkorporering. Om parterna hänvisat till eller utgått från att underteckna ett allmänt använt och välkänt standardcerteparti kan det i regel anses att standardcertepartiets villkor blir inkorporerade trots att själva dokumentet förblivit oundertecknat. Standardvillkoren innehåller även uppgifter hänförbara till fartygsbeskrivningen[23]. Då avtalsförhandlingarna verkställs via mäklare är en nu avsedd inkorporering väl motiverad. Om hänvisningarna är oklara påverkar detta redan frågan om avtalsbundenhetens uppkomst. En nu nämnd inkorporering av standardcertepartier gäller endast som utgångspunkt. Omständigheterna kan visa att parterna till vissa delar avvikit från standardtexten[24]. Ovan nämnda inkorporering är inte komplett vad gäller fartygsbeskrivningen vilken i de konkreta avtalen delvis baserar sig på individuella uppgifter.

---

[23] Jfr NJA 1951.694, ND 1983.105 (Hovrätten för Västra Sverige) och ND 1944.397 (SøHa). Se vidare Howard Marine- avgörandet, not 18 ovan, Interocean- avgörandet, not 17 ovan, Clover Trading Co., Inc. - Trans Meridan, Inc. 1986 AMC 370 SDNY samt Manchester Concept (1984) SMA 1935. Se vidare Rosenmeyer s. 154 ff. och Gilmore & Black s. 175. Många klausuler inkorporeras endast genom att det allmänt kända namnet anges, såsom Both-to-Blame-Collision Clause, New Jason Clause och andra "usual protectives" bestående av Paramount Clause, War Clause och Bunkering Clause. Dessa klausuler införs i regel på grund av försäkringsgivarens krav eller önskemål, se Introduction to P. & I. Insurance s. 180 ff.

[24] Inkorporeringsproblematiken accentueras i fråga om trampkonossement. Man har diskuterat hurudan hänvisning till det bakomliggande certepartiet är tillräcklig. Transportdokumentet kan även endast hänvisa till rederiets allmänna befordringvillkor. Nu nämnda inkorporeringsspörsmål är inte aktuella med hänsyn till fartygsbeskrivningen. Jfr ND 1979.140 (Hovrätten för Västra Sverige) och ND 1942.273 (Norsk skiljedom).

5.2.2.2. Andra riktlinjer för bedömningen. Betingelserna för uppgifternas relevans. Rättspraxis och doktrin

De ovan påtalade rutinerna vid befraktning är likadana i fråga om köp av begagnade fartyg. De märkbara likheterna i avtalsrelationens inledningsskede gör det möjligt att analogt beakta de bedömningar som gäller vid fartygsköp. I själva verket accentueras betydelsen av data utanför det skriftliga avtalet i sistnämnda fall. Det allmänt i bruk varande standardformuläret för fartygsköp **Saleform** ger endast utrymme för knapphändiga uppgifter om fartyget[25]. Å andra sidan är det åtminstone i dagens läge inte ovanligt att en komplettering av beskrivningen äger rum exempelvis i form av en bilaga. Det föreligger även vissa olikheter. Fartyg försäljs i befintligt skick (**as is**) enligt kontraktet. Köparen påförs därmed en undersökningsplikt. Reklamationsfristen är kort[26]. Motsvarande trender aktualiseras vanligen inte beträffande befraktningsavtal. Analogierna har sina restriktioner.

Trots att man i föregående avsnitt inte ansett det uteslutet att certepartiet kan fungera endast som ett memorandum finns det å andra sidan belägg för att detta dokument i fråga om fartygsbeskrivningen åtminstone presumeras vara uttömmande. Detta antyder om att det behövs särskild bevisning eller särskilda betingelser för relevans på annan grund[27].

> I ND 1928.376 (Østre Landsret) påstod befraktaren att han hade ingått befraktningsavtalet med villkor "subject ... suitable for grab discharge". Kravet hade framställts av befraktaren telegrafiskt, men det ingick inte i certepartiet. Fartyget visade sig olämpligt för skoplossning. Domstolen ansåg att bortfraktaren inte hade givit bindande löften om det ovan nämnda och att (s. 378) "I forholdet mellem

---

[25] Se Grauers s. 185.

[26] Se närmare Grauers s. 99 ff. och s. 219 ff. samt Braekhus (Mangler) s. 433 ff.

[27] Se exempelvis Krüger (Transportomlegning) s. 94 f. enligt vilken man skall kunna "presumere at avtalen er uttømmende og at det ikke skal vaere rum for å la individuelle og konkrete forutsetninger fortrenge lösninger som måtte följe av sedvaner og rettspraksis når det gjelder transportmåten". Se även Schlegelberger & Liesecke s. 202: "Es wird aber vermutet, dass die Urkunde den Inhalt des Vertrages vollständig und richtig wiedergibt". I konossementsförhållanden vidtas andra avvägningar, jfr SjöL 160 §. Se närmare Krüger (Transportomlegning) s. 72 ff.

Sagsøgeren og Rederiet maa endvidere Certepartiet vaere afgørende, og dette indeholder intet Vilkaar i saa Henseende ..."[28].

Befraktaren skulle enligt det ovan sagda som utgångspunkt bära risken för att uppgifter om fartyget inte ingått i certepartiet. En motsvarighet härtill framgår av vissa avgöranden beträffande fartygsköp.

I ND 1951.516 (SøHa) hade köparen givits uppgift om fartygets fart. Då köparen framställde krav i anledning av felaktigt angiven uppgift ansåg domstolen bl.a. att köparen "såfremt der lagdes afgørende vaegt på detta spørgsmål, kunde have sørget for optagelse af en bestemmelse herom i slutningen". Köparens krav förkastades.

I ND 1961.141 (Norsk skiljedom) hade säljaren via mäklaren givit muntliga uppgifter om fartygets bränsleförbrukning. Majoriteten ansåg att denna uppgift var ungefärlig och att bränsleförbrukningen låg inom en godtagbar marginal. Majoriteten ansåg dessutom att köparen fick stå risken för att uppgifterna inte hade intagits i köpekontraktet, se s. 176: "Men man må ... kunne si at hvis kjøperne la avgjørende vekt på skipets fart og forbruk skulle vaere oppgitt til befrakterne og senere til selgerne, så hadde det vaert naturlig å forlange disse oppgaver inntatt i kontrakten. Det var det ikke, og da skal det meget til for å hevde at de omtrentlige oppgaver som var gitt, skulle anses som 'tilsikret' eller endog gav et helt riktig uttrykk for hva skipet kunne prestere. Beskrivelsen var en veiledning for kjøperne, men ikke noen eksakt oppgave de kunne stole på". Skiljemannen i minoritet ansåg emellertid att den givna uppgiften om bränsleförbrukning var felaktig och att denna uppgift skulle tillmätas relevans, se s. 178 f.: "At opplysningene om fart og forbruk ikke ble garantert eller 'tilsikret', betyr ikke at de er irrelevante. Kjøperne måtte kunne regne med at de var riktige når de overveiet om de skulle kjøpe skipet og vurderte den pris som ble forlangt. Viser det seg senere at opplysningene ikke var riktige, foreligger det en mangel ved skipet i kjøprettslig forstand".

I ND 1961.233 (Norsk skiljedom) tillmättes uppgifter i mäklarens **particulars** om fart och bränsleförbrukning inte relevans, men i detta fall tycks köparen ha varit medveten om att nämnda uppgifter

---

[28] Se vidare ND 1981.204 (Hålogaland lagmannsrett), anförandena i underrätten s. 217 f. Jfr ND 1928.42 (SøHa) i vilket befraktaren inte ansågs ha givit någon garanti eller bindande förklaring om lastens specifika vikt.

var felaktiga. Majoriteten anförde mera allmänt att det må "anses som fast kutyme at selgerens beskrivelse av skipet - i den utstrekning den ikke gjøres til kontraktsvilkår - ikke betyr at selgeren forplikter seg til å levere et skip i overensstemmelse med beskrivelsen".

Det är i viss mån oklart i hurudan omfattning bedömningen påverkats av att fartyget försålts i befintligt skick. Förbehållet har uppenbart haft inverkan i ND 1961.233. I ND 1951.516 hade köparen haft goda möjligheter att kontrollera och undersöka riktigheten av uppgiften bl.a. genom provtur med fartyget[29]. Majoritetens uttalanden i ND 1961.141 anknyter relevansbedömningen till garantikonstruktionen, men minoritetens motiveringar pekar i annan riktning[30].

De ovan nämnda omständigheterna och även rättspraxis i övrigt bl.a. angående fartygsköp ger inte tillräckligt belägg för att certepartiet skulle betraktas vara uttömmande. Dessutom måste man beakta den eventuella roll **as is**- förbehållet haft i de fall som gäller fartygsköp, jfr i dagens läge KöpL 19 § och NKöpL 19 §.

Det är av intresse att i det följande klarlägga under vilka närmare betingelser relevans kan uppstå.

Befraktarens vetskap om uppgiftens felaktighet kan förhindra relevans, se närmare avsnitt 6.2.7. nedan[31]. Betydelsen av förbehåll behandlas i avsnitt 5.2.2.3. nedan. Att sådana förbehåll förekommer antyder å andra sidan att givna uppgifter om fartyget kan tillmätas relevans. Certepartiernas misrepresentation- klausuler antyder detsamma även om det i regel är fråga om uppgifter som ingår i certepartiet. **Misrepresentation** kan dock i princip förekomma även utan stöd i certepartiet[32].

---

[29] Se Grauers s. 196 ff. och s. 202 ff.

[30] I UfR 1921.115 (DHD) tycks **as is** inte ha påverkat bedömningen. Säljaren hade företett ett av två besiktningsmän undertecknat intyg enligt vilket fartyget var i så gott skick och så väl utrustat att folks liv och hälsa kunde anses vara tryggade. Fartyget hade försålts i befintligt skick. Efter köpet kunde det konstateras att fartyget var i dåligt skick och till många delar ruttet. Islands Landsoverrett, vars dom HD stadfäste, ansåg att intyget hade relevans. Köparen var berättigad (s. 118) "at gaa ud fra, at Skibet havde faaet en fyldestgørende Reparation, og at det var i god Forfatning". Köpet förklarades hävt. Se i samma riktning ND 1983.340 (Norsk skiljedom). Jfr även SHT 1922.10, citerat av Grauers på s. 198.

[31] Jfr Schaps & Abraham s. 468.

[32] Se om misrepresentation- klausuler Baltcon kl 19: "...or if any misrepresentation be made respecting the size, position or condition of the Vessel, Charterers to have the option of cancelling this Charter ...". Se vidare C.(Ore) 7 Mediterranean kl 10, Fer-

Nordisk rättspraxis visar att man trots de tidigare påtalade reservationerna tillmäter uppgifter utanför kontraktet betydelse.

> I NRt. 1924.91 beträffande köp tillmättes dödviktsuppgiften som ingick i mäklarens **particulars** relevans. HD:s majoritet uttalade bl.a. (s. 92): "Det er paa det rene, at salget av skibet fandt sted paa basis av et prospekt, som blev forelagt kjøperen gjennem de maegler, som paa indstevntes vegne frembød baaten tilsalgs. Dette prospekt indeholder, som av underretten bemerket, en raekke av specielle oplysninger om skibet, saaledes om dets alder, dødvegt, dypgaaende, fart, kulforbruk m.v. Det er altsaa denne beskrivelse av skibet som ligger til grund for salget".
>
> Relevans ansågs även föreligga i ND 1982.86 (Vestre Landsret), ND 1952.141 (SøHa) och UfR 1918.20 (SøHa). I det förstnämnda fallet konstruerades relevans med hjälp av synbarhets- och väsentlighetsrekvisiten. Eftersom det var fråga om köparens skadeståndsanspråk konstaterades det vidare att uppgifterna i **particulars** var garanterade. I det andra avgörandet betonades att säljaren hade givit preciserade uppgifter om fartyget och att (s. 151) "de sagsøgte i hvert fald måtte gå ud fra, at sagsøgerne lagde afgørende vaegt på ved fastsaettelsen af købesummens størrelse". I UfR- avgörandet uttalades att det måste anses ha varit klart för säljaren att en köpare tillmätte en i **particulars** ingående uppgift viss betydelse[33].

Uppgifterna behöver inte såsom ovan framgå ur specifikationer utan de kan kommuniceras genom anbud, i form av företedda ritningar eller telex- eller motsvarande meddelanden och även muntligt. Skillnader i kommunikationssättet medför knappast variationer i argumenteringen.

> I ND 1977.236 (Svensk skiljedom) hade tvist uppstått om fartygets stäv. Parterna hade vid förhandlingarna utgått från vissa principritningar om nybygget som visade en sk. fallande stäv. Tidsbefraktaren hade uttalat att en bulbstäv inte kunde komma i fråga. Certeparti

---

tivoy kl 2(c), Germancon-North kl 16, Hydrocharter kl 12, Merseycon kl 13, Polcoalvoy kl 9, Sovcoal raderna 72-75 och Standtime kl 6. Det kan ytterligare noteras att exempelvis Hydrocharter har uppgjorts i norsk miljö. Se Braenne & Sejersted s. 60. Se vidare Jantzen (Baltcon) s. 189 f., Rørdam s. 29 f., och idem (Afhandlinger) s. 9 f. Se även Rodhe s. 227.

[33] Se ND 1945.396 (SøHa) som liknar ND 1952.141. Jfr Grauers s. 200 f.

undertecknades samma dag som förhandlingarna avslutades. Det visade sig att fartyget trots allt skulle förses med bulbstäv. Tidsbefraktaren vägrade att motta fartyget, emedan det inte uppfyllde de krav som hade avtalats. I certepartiet ingick inte uppgifter om stävens form, ej heller ingick hänvisningar till skeppsritningar, specifikationer eller annat. Tidsbefraktaren ansåg hävningsrätt föreligga främst därför att avhjälpande inte hade ägt rum före kancelleringsdagen. I skiljedomen uttalades att man beaktade (s. 242) "vad som på den punkten kan ha - vid sidan av certepartiet - varit överenskommet eller förutsatt av parterna" och vidare att (s. 243) "parterna ... nått ett sådant samförstånd rörande hur 'Bremön"s stäv skulle vara beskaffad att det bör betraktas som en komplettering av befraktningsavtalet, trots att denna komplettering ej inflöt i det härefter upprättade certepartiet". Uppgifterna om stäven ansågs därmed relevanta. Vid innehållsbedömningen (tolkningen) betonade man särskilt att avsikten med undvikande av bulbstäv var att upprätthålla fartygets isegenskaper och möjligheten till bogsering i isbrytarklyka. Det ansågs att denna stävform inte hade medfört sämre isegenskaper för fartyget än vad som avsetts. Fartyget var därmed avtalsenligt.

Ovan refererade fall visar att certepartiet inte behöver innehålla en uttömmande reglering av fartygets särskilda egenskaper[34]. Man hänvisade i motiveringarna till två hållpunkter: överenskommelse och parternas förutsättningar. Däremot visar motiveringarna inte enligt vilka rekvisit man fastslog att överenskommelse eller relevanta förutsättningar förelåg. En avvägning gjordes i stöd av företedd bevisning och i övrigt tydligen med hänsyn till reella argument[35].

Relevans utan en anknytning till **particulars** har även ansetts föreligga vid fartygsköp.

I UfR 1918.594 (SøHa) hade säljaren givit ett skriftligt anbud där det ingick en uppgift om fartygets dödvikt, som senare visade sig felaktig. Om det skriftliga anbudets relevans uttalade domstolen bl.a. att säljaren (s.596) "maa vaere bundet ved Ordlyden af sit

---

[34] Jfr ND 1981.204 (Hålogaland lagmannsrett), underrättens avgörande. I Norsk skiljedom 4.3.1982 "Lunde Junior" ansågs upplysningar utanför tidscertepartiet om bogserbåtens lyftförmåga relevanta. Befraktaren hade rätt att förlita sig på upplysningen då man beordrade bogserbåten att lyfta ett ankare.

[35] Se om uttrycket vid not 87 under 4.2.2. ovan.

skriftlige Tilbud, som netop er udarbejdet for at skulle tjene som basis för de afsluttende Købsforhandlinger..." och att fartyget inte hade (s. 597) "den Størrelse, som Køberne har vaeret berettiget til at vente, og de maa have Krav paa et Afslag i Købesummen".

I ND 1983.340 (Norsk skiljedom) hade säljarsidan i samband med telexförhandlingarna uppgivit att ett fiskefartygs trålvinsch tillverkats år 1978 och två gummiflottar år 1968. Det visade sig att vinschen var från år 1968 och gummiflottarna från år 1960. Köparen yrkade på prisnedsättning. Skiljemännen ansåg att telexkorrespondensen utgjorde en del av avtalet och att de upplysningar som givits om utrustningens ålder var en förutsättning för att köpet ingicks till avtalat pris. Att köpet hade ingåtts **as is** kunde inte påverka bedömningen. Köparen hade i telexkorrespondensen betonat att nämnda uppgifter var en förutsättning för köpet[36].

Uppenbart anknyts relevansen åtminstone till förhandlingsskedet. Det kan förmodas att bortfraktarens avsikt i sådana fall inte endast är att väcka motpartens intresse utan även att åta sig en bundenhet för de givna uppgifterna. I de ovan refererade avgörandena har det varit fråga om preciserade uppgifter[37]. Det skall även gälla centrala egenskaper hos fartyget. De givna uppgifterna skall ha utgjort grunden för avtalet[38]. Med kännedom om det verkliga sakläget skulle bortfraktarens motpart inte ha ingått avtalet eller han skulle ha gjort det men på andra villkor[39]. I bedömningen har vederlagets betydelse beaktats[40]. Riskövervägande i den bemärkelse som

---

[36] Se även ND 1959.64 (Bergen byrett) s. 68 f. och minoritetens uttalande i ND 1961.141 (Norsk skiljedom). I ND 1921.117 (Kristiania sjøret) ingick de felaktiga uppgifterna i certepartiet, men av motiveringarna kan antydas att uppgifter givna i förhandlingarna tillmättes relevans. Jfr ND 1914.302 (Kristiania sjøret) i vilket det "antas ha vaeret forudsaetningen, at hvad skibet ikke kunde ta i rummet skulle det ta paa daek". Certepartiet nämnde "not less than 4600 barrels", men i förhandlingarna hade det talats om 5000 fat. Sistnämnda uppgift ansågs vara relevant. Se även Grauers s. 201 ff.

[37] Se särskilt ND 1952.141 och ND 1945.396.

[38] Se särskilt NRt. 1924.91 och UfR 1918.594.

[39] Jfr ND 1951.699 (Hålogaland lagmannsrett) s. 702.

[40] Se ND 1952.141, ND 1983.340 och minoriteten i ND 1961.141.

avsetts i avsnitt 4.2.1.3.a. ovan har inte varit aktuella och exempelvis god tro har inte förhindrat relevans[41].

Trots ovan nämnda hållpunkter föreligger det inte helt entydiga ställningstaganden i nordisk rättspraxis och någon helhetsbild över rättsläget kan svårligen erhållas. Förutsättningsresonemang har ingått i vissa motiveringar, men något stöd för tillämpning av en förutsättningslära finns det inte. Man har även hänvisat till garantikonstruktionen[42].

Falkanger anser beträffande fartygslega att det är naturligt att det kan föreligga förpliktelser på ägarens sida beträffande fartygets egenskaper utan att dessa är uttryckligen angivna i kontraktet. Förhandlingarna kan vara av relevans. Bedömningen sker med hjälp av tolkning och utfyllning av avtalet[43]. Några närmare riktlinjer för bedömningen ger Falkanger inte. Beträffande konsekutiva resor tycks han emellertid visa en viss återhållsamhet med tanke på relevansen. Han framför som en motivering härför att man i engelsk rätt betraktar bortfraktarens upplysningar vid förhandlingarna som irrelevanta[44]. Falkanger förordar att upplysningarna helst skall inarbetas i certepartiet. Hans anförande om engelsk rätt är i viss mån bristfällig med hänsyn till föreliggande konstruktionsalternativ, se avsnitt 4.7. ovan.

Frågan har diskuterats även vad gäller fartygsköp.

> **Grauers** uttalar om **particulars**: "Utgångspunkten måste vara att säljaren har ansvar för de uppgifter som han via mäklaren ger till köparen, även om uppgifterna sedermera inte tas in i köpekontraktet. Eftersom det i de flesta avseenden rör sig om mycket detaljerade och preciserade uppgifter om väsentliga egenskaper hos skeppet måste det, även om säljaren inte uttryckligen garanterar uppgiftens riktighet, ofta röra sig om exempel på sk. enuntiationer. Det kan inte betraktas som enbart allmänt lovordande av köpeobjektet, även om man kan hävda att det enbart rör sig om sk. förhandsinformation, utan uppgifterna fyller verkligen de krav på tydlighet och precision

---

[41] Se not 38 ovan.

[42] Se ND 1982.86. Jfr ND 1952.141 och ND 1951.699. Relevans för upplysningar har ansetts kunna uppstå även i andra sammanhang exempelvis i fråga om publicerade tidtabeller, se ND 1914.456 (NHD). Jfr ND 1933.131 (NHD) varvid tidtabellen dock innehöll förbehåll.

[43] Se Falkanger (Leie) s. 161, s. 165 f. och s. 169.

[44] Se Falkanger (Konsekutive) s. 46 f.

som ger köparen anledning att ta fasta på dem. Genom uppgifterna får det ofta 'anses tillförsäkrat' att skeppet har de angivna egenskaperna. Detta bör i allt fall vara utgångspunkten"[45].

Grauers anknyter relevansbedömningen till garantikonstruktionen. Som närmare motiveringar anför Grauers att uppgifterna fyller kraven på precision så att det kan "anses tillförsäkrat" att fartyget besitter de beskrivna egenskaperna. Vidare framlägger Grauers ett riskavvägningsmoment genom att hänvisa till att vid fartygsköp är det bara säljaren som kan veta om uppgifterna är riktiga. Köparens möjligheter att undersöka fartyget anser han vara begränsade. Enligt Grauers har återhållsamheten att tillmäta utanför kontraktet stående **particulars** relevans stöd i nordisk senare rättspraxis som påverkats av **as is**- förbehållet. Grauers utreder problemen kring relevansbedömningen skilt i fråga om **particulars** och andra uppgifter. Han gör även den distinktionen att man enligt dansk rätt lägger särskild vikt vid uppgifter utanför kontraktet, medan man i norsk rättspraxis varit mera återhållsam[46]. Grauers' reservationer utgår från att köpekontraktet fungerar som en summering av köpeförhandlingarna och därmed är uttömmande. Denna presumtion, som anknyts till att man i praxis har att göra med avtalad skriftform, bör dock kunna motbevisas. Men enligt Grauers kan man i fråga om fartygsköp inta en mera restriktiv attityd än annars. Man ställer därmed särskilda krav på uppgifternas precision och tillerkänner dem begränsad rättsverkan[47]. Dessa reservationer mot den utgångspunkt som Grauers själv tycks ha uppställt i form av en garantikonstruktion anser han ha stöd i norsk rätt, som vid avsaknad av svenskt material kan anses ge uttryck för svensk rätt[48]. Av Grauers' uttalanden är det svårt att fastslå exakt de bedömningsrekvisit eller den juridiska konstruktion som kan vara av värde i sammanhanget. Dessutom kan man starkt ifrågasätta riktigheten av **as is**-förbehållets ökade relevans i sammanhanget trots påstått stöd i den "nyare" rättstillämpningen, jfr numera KöpL 19 § och NKöpL 19 §.

---

[45] Se Grauers s. 192 och vidare s. 71 och s. 206 ff.

[46] Huruvida denna distinktion kan göras i stöd av det av Grauers beaktade materialet kan ifrågasättas, jfr idem s. 195 f.

[47] Med begränsad rättsverkan avser Grauers att egenskaperna inte är garanterade, endast avtalade, se idem s. 207.

[48] Se idem s. 192 f., s. 201, s. 206 och s. 207 f.

Gorton framför att effekten av **particulars** inte kan "negligeras på den grund, att de endast skulle avse att mäklaren bär något ansvar för dem. Däremot kan naturligtvis dessa 'particulars' på grund av omständigheterna i det enskilda fallet tillmätas större eller mindre betydelse och anses mer eller mindre avgörande för innehållet i avtalet vad avser beskrivningen av fartyget"[49].

Braekhus har ställt sig positivt till att tillmäta upplysningar i **particulars** och andra upplysningar relevans, bl.a. eftersom de i regel är av helt central betydelse för köparen. Braekhus tillmäter inte **as is**- förbehållet lika stor verkan vid bedömningen som Grauers[50].

Av doktrinen som närmast beaktat fartygsköp framgår en försiktig tendens i riktning mot att vissa upplysningar utanför kontraktet skall anses relevanta. Man har mycket allmänt utgått från att det är fråga om ett tolknings- och utfyllningsspörsmål och förordat lösningar **in casu**. Å andra sidan har man velat tillmäta upplysningar utanför kontraktet omfattande relevans i andra sammanhang än vad gäller fartygets skick och egenskaper[51].

---

[49] Se Gorton (Anm.) s. 751.

[50] Se Braekhus (Mangler) s. 445 ff. och s. 432 ff. Braekhus beaktar både garantikonstruktionen och förutsättningsresonemangen. Se vidare s. 447 om **as is**: "Tendensen går imidlertid såvidt jeg kan se i retning av å tillegge beskrivelsen betydning også ved 'as is'-salg".

[51] Se utgångspunkterna i not 20 och i not 26 ovan. Jfr Schmidt m fl s. 50 f. Se vidare Gade & Woxholth s. 20 om presumtionen och om betydelsen av en helhetsvärdering. Michelet anför att rederiets goda tro vid avgivande av upplysningar inte förhindrar relevans. I övrigt betonar han garantikonstruktionen, se Michelet s. 404. Se vidare Rosenmeyer s. 369 och Sindballe s. 317 och s. 381.

Krüger anser att publicerade tidtabeller i linjefarten binder transportören, se Krüger (Transportomlegning) s. 67 ff. Han tillägger: "Den informasjon som tilflyter transportkundene gjennom annonserte transportydelser må selvsagt få stor betydning for fastlegningen av transporttilbudet. Heller ikke her står transportretten i noen saerstilling: også i kjöpsretten er det klart at tilsagn og informasjon om kontraktsgjenstanden kan forplikte i samme grad som andre kontraktvilkår. Svaerer det presterte ikke til beskrivelsen, kan man i meget vid utstrekning anvende misligholdsbeföyelser selvom det ikke foreligger noe brudd på skriftlige eller muntlige salgsvilkår". Jfr Hellner (Skeppsbyggnadskontrakt) s. 257 f. som beträffande skeppsbyggnadskontrakt anför att förutsättningsbegreppet kan användas som komplettering vid utredning av felbegreppet.

I tysk rätt betonas att de uppgifter som bortfraktaren ger inte skall vara betydelselöst lovprisande utan i stället utöva inflytande på motpartens bedömning av fartyget och bestå av fakta. Se om **Zusicherung** Schaps & Abraham s. 468. I Schlegelberger & Liesecke s. 202 hänvisas det till en bakomliggande överenskommelse och certeparti.

Ovan har det närmast varit fråga om uppgifter som givits i förhandlingsskedet. Om undersökningsskedet och upplysningar via andra kanaler finns det inte närmare ställningstaganden i rättspraxis eller doktrin[52].

I engelsk rätt avviker relevansbedömningen inte från de riktlinjer som framgick i avsnitt 4.7. ovan.

> I Howard Marine and Dredging Co. Ltd. v. Ogden & Sons (Excavations) Ltd.[53] hade befraktaren hyrt två prámar för användning i ett entreprenadarbete. Något certeparti undertecknades inte. Rederiet hade i ett brev och i två telefonsamtal meddelat att prámarna hade en kapacitet på 850 m3 och 1700 ton var. Vid en personlig förhandling senare hade rederiet meddelat att kapaciteten var 850 m3 motsvarande ca. 1600 ton beroende av väder, bunkermängd och årstiden.

Se om förutsättningslärans relevans med hänsyn till tolknings- och utfyllningsfunktionen ND 1951.699 (Hålogaland lagmannsrett) s. 702 och ND 1939.257 (Vestre Landsret) s. 259 f. Jfr ND 1925.193 (SHD) och ND 1948.481 (SøHa). Se vidare Gade & Woxholth s. 32 och s. 38 f. varvid man hänvisar till förutsättningsläran som grund för frågan om rätten att substituera tonnage samt till relevanta förutsättningar beträffande bedömningen av sjövärdigheten. Se om förutsättningsresonemangens användning vidare Krüger (Transportomlegning) s. 91 ff. Enligt Krüger aktualiseras frågan mera sällan i transportsammanhang, emedan förpliktelserna i de flesta fall kan grundas på dispositiva rättsregler. Om individuella förutsättningar accentueras är det vid tillämpningen av norsk rätt enligt Krüger främst fråga om att basera avgörandet på allmänna lojalitetshänsyn. Krüger företräder en restriktiv syn i fråga om beaktande av "uuttalte forutsetninger". Krüger tycks dock lägga större vikt vid bristande förutsättningar som leder till hävningsrätt.

Betydelsen av parts förutsättningar har även diskuterats i andra sjörättsliga sammanhang särskilt som komplettering till SjöL 128 §, 131 § 2 mom samt 135 och 142 §§ vid avtals annulering i anledning av ändrade förhållanden. Källmaterialet härvid är omfattande, se exempelvis SOU 1936:17 s. 220 om bristande förutsättningars kompletterande funktion, Palaja s. 126 ff., Gorton (Eskalationsklausuler) s. 369 f., Ramberg s.141 ff., ss. 150-161, s. 222 ff., s. 241, s. 257 och s. 264, Braekhus (Ishindringer) s. 234 f., Falkanger (Konsekutive) s. 47, s. 193 ff. och s. 228 ff., Krokeide s. 594 ff. och Lund s. 346 f. och s. 352 ff. Se vidare i äldre rättspraxis ND 1918.319 (DHD) och ND 1917.202 (Kristiania Sjøret). I regel har man i doktrinen förhållit sig negativt till förutsättningslärans användning i sammanhanget. Givetvis minskar diskussionens betydelse av att man i dagens läge i omfattande grad reglerar möjligheterna till substitutuppfyllelse och verkan av ändrade förhållanden genom standardklausuler.

[52] Jfr ND 1961.141. Jfr dock Instituto Cubano de Estabilizacion del Azucar vs. Steamship "Theotokos" 1958 AMC 61 SDNY.

[53] /1978/ 1 Lloyd's Rep. 334 CA.

De tyska prårnarnas dokument visade emellertid 1194,94 ton, medan Lloyd's Register gav en uppgift på 1800 ton. Rederiet baserade sina uppgifter på sistnämnda siffra. Senare kunde befraktaren konstatera att den verkliga lastkapaciteten var 1055 ton vilket understeg den lastkapacitet på 1200 ton som befraktaren hade baserat sina kalkyler på. Befraktaren vägrade att betala full hyra varefter rederiet återtog prårnarna och krävde den återstående hyran av befraktaren. Befraktaren krävde ersättning för felaktiga upplysningar om prårnarnas lastkapacitet på tre grunder. För det första förelåg det ett accessoriskt avtal i tillägg till certepartiet vilket visserligen inte undertecknats. För det andra hade rederiet ansvar på utomkontraktuell grund emedan det inte visats tillbörlig omsorg vid upplysningarnas avgivande. Det var alltså fråga om ett fall av **misrepresentation**. För det tredje var rederiet ansvarigt i stöd av bestämmelserna i Misrepresentation Act. CA var enig om att något accessoriskt avtal inte kunde föreligga. Det anfördes bl.a. att i första skedet hade befraktaren begärt anbud från fem skilda prårnägare och att det avtalsslutande rederiet då hade gjort förbehållet "subject to availability and contract". Den senare förhandlingen utvisade ej heller någon vilja hos rederiet att bli bundet av uppgiften. Denna förhandling hade ägt rum tre månader före prårnarnas avlämnande och det hade varit meningen att ännu efter förhandlingen besiktiga prårnarna och uppgöra utkast till certeparti. Däremot var CA enig om att det var fråga om relevanta upplysningar vilka dessutom var felaktiga. I den senare förhandlingen hade rederiet givit upplysningar för att befraktaren skulle ingå avtalet. Shaw, L.J. betonade ytterligare att upplysningarna om prårnarnas lastkapacitet var av stor betydelse för befraktaren och att denna omständighet inte kunde åsidosättas av den orsaken att det endast hade varit fråga om avtalsförhandlingar. Det måste dessutom ha varit uppenbart för rederiet att frågan var betydelsefull för entreprenadens genomförande. Detsamma framgick av det faktum att befraktaren inbegärt upplysningar flere gånger. CA var oenig beträffande vilken typ av **misrepresentation** det var fråga om. Lord Denning, M.R. ansåg att rederiet inte visat culpa, det kunde stöda sig på de uppgifter som Lloyd's Register utvisade. Bridge, L.J. ansåg att rederiet inte hade fört tillräcklig motbevisning beträffande presumtionsansvaret enligt Misrepresentation Act och Shaw, L.J. ansåg att rederiet hade förpliktelse att visa (s. 345) "reasonable care to be accurate in giving information ...". Han ansåg rederiet ha ansvar för **misrepresentation** på utomkonktraktuell grund. Befraktaren tillerkändes ersättning.

I Howard Marine- fallet tillämpades de för **representation** relevanta hållpunkterna. Avgörandet visar med all tydlighet att man i engelsk rätt har

möjlighet att vidta avvägningar enligt olika riktlinjer. Då certepartiet inte hade undertecknats är det i viss mån ifrågasatt i vilken grad avgörandet har betydelse om det skulle föreligga ett undertecknat certeparti som inte skulle innehålla alla uppgifter om fartyget. För uppkomsten av ett accessoriskt avtal krävs uppenbarligen konkreta förhandlingar vilka även tidsmässigt har ett nära samband med själva avtalsslutet, medan lika stränga krav inte uppställs vid fall av en relevant **representation**. Den exakta gränsdragningen mellan de olika alternativen är oklar[54].

I Hassan v. Runciman[55] hade parterna, rederiet genom en mäklare, muntligen förhandlat om befraktningsavtal. Rederiets mäklare hade uppgivit åt motparten att fartyget hade lastat 1367 ton av visst gods. Senare undertecknade parterna ett certeparti som innehöll följande uppgift om lastkapaciteten: "... the steamship Mandal, of the measurement of 1241 net registered tons, and 139,000 c.f. guaranteed or thereabouts...". Fartyget kunde inte inta last i enlighet med de muntliga upplysningarna. Befraktaren krävde skadestånd. Motparten invände att avtalet gällde i enlighet med certepartiets ordalydelse. I stöd av **parol evidence**- principen hade befraktaren inte rätt att hänvisa till andra villkor. KB ansåg att den muntliga uppgiften var bindande. Channell, J. anförde (s. 32): "When you have a definite description of the subject matter of the contract, such an as-

---

[54] Jfr även Bowers v. Grove (1938) 60 Ll.L.Rep. 172 KB om fartygsköp. Köparen hade framställt vissa krav på fartyget. Säljaren skickade därefter specifikationerna. Uppgifter om fartygets maskinstyrka och fart intogs inte i köpekontraktet. Nämnda upplysningar visade sig vara felaktiga. Köparen framställde skadeståndskrav med hjälp av **collateral contract**- konstruktionen. I avgörandet betonades att både köparens krav och säljarens uppgifter hade förmedlats före de egentliga avtalsförhandlingarna kunde anses ha inletts. Säljaren ansågs ha haft uppfattningen att samtliga villkor ingick i kontraktet. En **animus contrahendi** beträffande nämnda uppgifter saknades. I avgörandet hänvisades till den snäva tolkningen av ovan nämnda konstruktion som fastslagits i Heilbut, Symons & Co. v. Buckleton /1913/ AC 30. **Innocent misrepresentation** ansågs dock ha förelegat. Se även Showa Oil Tanker Co. Ltd. v. Maravan S.A (The "Larissa") /1983/ 2 Lloyd's Rep. 325 QB som innehåller en argumentering kring **materiality** och **inducement** och Pennsylvania Shipping Co. v. Compagnie Nationale de Navigation (1936) 55 Ll.L.Rep. 271 KB. Jfr vidare fartygsköpfallen Dawson v. Yeoward /1961/ 1 Lloyd's Rep. 431 CA, Kitcher v. Fordham /1955/ 2 Lloyd's Rep. 705 QB och Murray v. Larsen /1953/ 2 Lloyd's Rep. 453 QB. Se dock Krüger (Transportomlegning) s. 90 f. som tycks uppfatta konstruktionsalternativen i anglo-amerikansk rätt på ett mera begränsat sätt.

[55] (1903) 10 Asp.M.C. 31 KB.

would be a warranty. I have no hesitation in saying that an assertion of this character during negotiations amounts to a warranty". Då certepartiet inte ansågs stå i strid med den muntliga uppgiften ansågs den sistnämnda kunna tillmätas betydelse. Rederiet ålades att betala skadestånd åt befraktaren.

Med hänvisning till det tidigare sagda om den diffusa terminologin beträffande **warranty** kan det ovan nämnda avgörandet tolkas så att man avsåg en **collateral verbal warranty**, alltså ett accessoriskt muntligt villkor. Detta antyds i avgörandets rubrikreferat. Det accessoriska avtalets uppkomst motiverades med att uppgiften gällde en preciserad beskrivning av fartyget. Det är uppenbart att rekvisiten sedermera har utvecklats och preciserats. Hassan v. Runciman är ju av tämligen gammalt datum[56].

De i engelsk rätt användbara konstruktionsalternativen visar att relevans kan uppstå beträffande upplysningar som har givits i förstadiet till kommande avtalsförhandlingar åtminstone i form av **representation**. Å andra sidan står det klart att certepartiets uppgifter utgör utgångspunkten i relevansbedömningen. För de andra alternativen har särskilda betingelser uppställts[57].

Av amerikansk praxis framgår att certepartiet endast kan betraktas utgöra ett memorandum av en överenskommelse. Denna beskrivning har emellertid inte omfattats enhetligt, se avsnitt 5.2.2.1. ovan. I fråga om fartygsbeskrivningen har man även betonat certepartiets uttömmande roll.

---

[56] Se om **collateral contract** i andra sammanhang J. Evans & Sons v. Andrea Merzario , Ltd. /1976/ 2 Lloyd's Rep. 165 CA. I The Ardennes (1950) 84 Ll.L.Rep. 340 KB var det fråga om rätten till deviation enligt en konossementsklausul och om ett muntligt löfte från rederiets representant att fartyget skulle anlöpa bestämmelsehamnen direkt. Goddard, L.J. uttalade om det muntliga löftets relevans bl.a. (s. 345): "In any case, the representation that the ship would sail direct to London would amount to a warranty, for it was in consequence of it that the goods were shipped, both parties being fully aware of its high importance in the circumstances, or as it might be put, it was a promise that the shipowner would not avail himself of a liberty which otherwise would have been open to him".

[57] Se Carver §§ 611-613, 836-838 och 881-882 samt Scrutton s. 105 ff. varvid de i texten nämnda konstruktionsalternativen beaktas. Se vidare Holman s. 347 ff. Time Charters s. 25 ff. och Wilford (UNCTAD - SIDA) s. 166 ff. Jfr Palaja s. 99 ff. som berör problematiken med hänsyn till hävningsförutsättningarna samt Krüger (Transportomlegning) s. 69 ff. om betydelsen av publicerade tidtabeller i linjefart enligt engelsk rätt och s. 80 f. varvid man enligt Krüger ofta baserar ett avgörande om att acceptera **parol evidence** på reella hänsyn när det gäller att avgöra den uttömmande karaktären av konossementsvillkoren, se vidare s. 83 f.

I M/V Mimi Methenitis[58] hade tidsbortfraktaren i förhandlingarna företett en plan som inte innehöll uppgifter om att lastrummen var försedda med sk. **stanchions**. Även i övrigt hade tidsbefraktaren bibringats uppfattningen att sådana hinder inte fanns. Skiljemännen ansåg att andra än i certepartiet ingående data inte var relevanta. Tidsbefraktaren kunde ha sett till att den påstådda viktiga uppgiften intogs i certepartiet[59]. - Detta avgörande kan jämföras med Treasure Island- fallet nedan. De konkreta omständigheterna var mycket liknande.

Med beaktande av ovan nämnda utgångspunkt förutsätts särskilda betingelser för att även andra data skall tillmätas relevans. Å andra sidan finns det klart belägg för att **representation**- konstruktionen medför relevans på motsvarande sätt som i engelsk rätt.

I M/V Treasure Island[60] behandlades både relevansfrågan och uppkomstförbehåll. Endast den förstnämnda frågan beaktas här[61]. Fartyget hade fixerats på tid i avsikt att utföra transporter för vilka det krävdes att lastrummen inte hade några särskilda hinder. Bl.a. hade i telexmeddelanden nämnts att "Holds are free from stanchions and other obstructions". Uppgifter hade även givits om lastrummens mått. Vid fartygets befraktningsrättsliga avlämnande konstaterades det att fartyget bl.a. hade bestående stöd (**support pillars**) vid varje lucka med undantag för två luckor. Detta framgick inte av far-

---

[58] (1976) SMA 1037.

[59] I Progress 1931 AMC 383 EDNY hade rederiet uthyrt ett mudderverk. Vid förhandlingarna tillfrågades rederiet om mudderverkets pumpningskapacitet. Rederiets representant meddelade att befraktaren skulle vända sig till en tidigare operatör för närmare uppgifter. Vid besiktningen hade befraktaren ytterligare erhållit uppgifter om mudderverkets egenskaper. Senare uppstod tvist i samband med vilken befraktaren anförde att han hade blivit ledd till att sluta och hade faktiskt slutit avtal på grund av felaktiga upplysningar om mudderverkets pumpningskapacitet. Domstolen ansåg att det inte förelåg någon relevant upplysning, emedan det uttryckligen nämnts att man litat på uppgifter erhållna från annat håll. Det var ej heller fråga om svek. Rederiet hade inte haft möjlighet att efter övertagandet av mudderverket från den tidigare operatören använda det på ett sätt som skulle ha visat den faktiska pumpningskapaciteten.

[60] (1983) SMA 1898 och 1776.

[61] Se om förbehållet avsnitt 5.2.2.3. nedan.

tygets plan. Dessutom motsvarade lastrumsmåtten inte de uppgifter som hade givits per telex före fraktslutet. Enligt tidsbefraktaren var man tvungen att bortlämna en del av lasten. Tidsbefraktaren ansåg de avgivna upplysningarna vara relevanta, emedan fraktslutet ingåtts i förlitan på dem (**material information**). Tidsbortfraktaren invände att tidsbefraktaren inte hade ingått avtalet i förlitan på den ovan refererade beskrivningen av hinderfria lastrum. Tidsbortfraktaren medgav att ansvar kunde ha inträtt om uppgifterna hade varit **fraudulent** eller **intentional**. Tidsbefraktaren hade inte framlagt bevis härom. Skiljemännen fastslog att tidsbefraktaren hade haft i syfte att befrakta ett fartyg fritt från alla hinder i lastrummen, att fartygets beskrivning härom var felaktig, att det inte förelåg svek eller avsikt att vilseleda tidsbefraktaren och att tidsbefraktaren hade förlitat sig på de av tidsbortfraktaren givna uppgifterna. Beträffande beskrivningen av hinderfria utrymmen anfördes vidare att tidsbefraktaren eller vem annan som helst under de aktuella förhållandena förlitade sig på ifrågavarande uppgift. Denna felaktiga uppgift "was a material one, tied directly to the very information which was important" för tidsbefraktaren. Tidsbortfraktaren var ansvarig på denna grund. Det gjorda förbehållet påverkade särskilt bedömningen av ansvaret för de angivna måtten[62].

I Fu Chiao[63] hade bortfraktaren i samband med befraktningsförhandlingarna givit uppgifter om fartygets ventilationsanläggningar. Uppgifterna visade sig sedermera vara felaktiga. De ingick inte i certepartiet. I skiljedomen uttalades: "Where there has been misrepresentation of the vessel's characteristics, innocent or otherwise, which induces a charterer to enter into a Contract and this misrepresentation strikes down or otherwise seriously prejudices the very purpose of charterers' intended use of the vessel then charterers are within their rights to cancel the contract and claim damages if any are sustained". I det konkreta fallet var den givna uppgiften bindande[64].

---

[62] Jfr M/V Sonisbon (1986) SMA 2185 varvid lastrummen ävenså konstaterades ha **stanchions**. I detta fall var resebortfraktaren inte ansvarig, emedan närmare upplysningar om frågan inte hade givits, ej heller hade resebefraktaren ställt förfrågningar kring ärendet. Lastrumsplanen hade inbegärts först efter fraktslutet.

[63] (1977) SMA 1089.

[64] Se även Uiterwyk Lines Reefer Ltd - Reefer Express Lines Pty Ltd 1981 AMC 532 Arb varvid tidsbortfraktaren (**disponent owner**) i avtalsförhandlingarna hade

I amerikansk rätt fäster man uppmärksamhet vid att befraktaren i anledning av givna uppgifter ingick avtalet och att de var av väsentlig betydelse för honom[65]. Bortfraktarens svikliga beteende, **fraudulent inducement**, föranleder en riskfördelning enligt vilken bortfraktaren står för den givna uppgiftens oriktighet. I amerikansk praxis finns det även belägg för att bortfraktarens passivitet (**concealment and nondisclosure**) i vissa fall kan jämställas med **misrepresentation**, men tydligen kan man anse fråga vara om svek. I annat fall tycks passivitet inte medföra relevans[66]. Det har uttalats att lika omfattande konstruktionsalternativ som

---

nämnt att fartyget hade liberiansk flagg. Under tidsbefraktningsperioden ändrades flaggen till filippinsk vid ägarbyte och tidsbefraktaren anförde att detta ställde honom i beskattningshänseende i sämre läge än om flaggan hade bibehållits. Bortfraktaren invände att skyldighet att upprätthålla fartygets nationalitet förelåg inte i stöd av certepartiet, ej heller kunde bortfraktaren anses ha givit en **implied promise** härom. Skiljemännen ansåg att flaggbytet stred mot avtalet. Detta motiverades inte särskilt, men uppenbart tillmättes tidsbefraktarens invändning om en ekonomisk inverkan relevans. Tidsbefraktaren var berättigad till skadestånd men inte till hävning. - Avgörandet visar endast indirekt att upplysningar givna vid förhandlingarna kan vara relevanta.

[65] Se vidare om relevansbedömningen enligt amerikansk rätt M.V. Spray Cap (1982) SMA 1706 varvid skiljemännen uttalade att "a material misrepresentation of a vessel's characteristics, regardless of intent, gives rise to liability for any resultant damage". Jfr M/V Konkar Pioneer (1987) SMA 2369 varvid bedömningsrekvisiten utgjordes av "a material condition" och tidsbortfraktarens vetskap om befraktarens avsikt med befraktningen. Det var fråga om en **misrepresentation**- argumentering. I fallet gick tvisten ut på korrigeringar i certepartiet och det var därmed mera fråga om en innehållsbedömning. Se allmänt om beskrivningen av **negligent misrepresentation** Coastal (Bermuda) Ltd. v. E.W. Saybolt & Co., Inc. 1988 AMC 207 5CCA. Se även äldre domstolsavgöranden Ansgar S.S. Co., Ltd. v. William W. Brauer (1903) 121 F. 426 SDNY och Clydesdale Shipowners' Co. v. William W. Brauer S.S. Co. (1903) 120 F. 854 SDNY. Jfr ytterligare M.V. Pacduke/M.V. Pacduchess (1988) SMA 2502 varvid det indirekt framgår att uppgifter utanför certepartiet kunde ha tillmätts relevans.

[66] Se om passivitet i speciella fall avsnitt 4.7.4. ovan. Se om **misrepresentation** vid passivitet Overseas Washington (1983) SMA 1801: Tidsbortfraktaren hade inte meddelat tidsbefraktaren om fartygets nedsatta dödvikt i anledning av en kollision, endast om att fartyget var sjövärdigt. Det ansågs vara fråga om vilseledande uppgifter från tidsbortfraktarens sida. Skiljemännen betonade att i kommersiella förhållanden utgör god tro ett allmänt krav. Detta hade inte uppfyllts av tidsbortfraktaren som hade gjort sig skyldig till "concealment and nondisclosure". Dödviktsbristen hade uppstått under tidsbefraktningsperioden. I M/V Sally Stove (1986) SMA 2320 krävde tidsbefraktaren ersättning, emedan fartygets däcksarrangemang var sådana att endast 252 stålrör i stället för tilltänkta 700 kunde lastas på däck. Tidsbortfraktaren ansågs inte ha givit uppgifter om fartyget som skulle ha föranlett tidsbefraktaren att tro att ovan nämnda

i engelsk rätt inte accepteras[67], men den avtalsrättsliga bakgrunden antyder annat. Det ges uttrymme för kasuistiska avvägningar.

5.2.2.3. Uppkomstförbehållens omfattning. In good faith, but not guaranteed- typen

Förbehåll varigenom bortfraktaren strävar till att utesluta eller begränsa sitt ansvar kan vara av olika slag. I det följande beaktas uppkomstförbehåll, se beträffande uttrycket avsnitt 4.5. ovan. Förbehållet kan ingå i certepartiet eller kan ha intagits i dokument och information aktuella i undersöknings- eller förhandlingsskedet[68]. Det kan vara fråga om en individuell lösning eller om en standardiserad eller i övrigt rutinartad formulering.

---

tilltänkta lastmängd kunde lastas på däck. Ej heller hade tidsbefraktaren i något skede frågat närmare om fartygets däcksarrangemang. Tidsbefraktarens anspråk förkastades. De om fartyget givna uppgifterna tolkades inte omfatta "deck arrangement plan". Se i samma riktning M/V Sonisbon (1986) SMA 2185 om olämpliga lastrum. I detta fall hade resebefraktaren dessutom inbegärt fartygets **capacity plan** först efter fraktslutet. Se även T/T Zakynthos (1985) SMA 2097, varvid endast certepartiuppgifterna tillmättes relevans jämte standarden (s. 86) "normally associated with the operational ability of the ship to perform ...". Det sistnämnda hör till den abstrakta relevansbedömningen. I Grand Navigator (1983) SMA 1853 uttalades, s. 110: "An Owner is only liable for false misrepresentation it commits itself or authorizes on its behalf, not for false assumptions a Charterer deduces by obtaining incorrect information on its own".

Även i doktrinen har man sammanfattat upplysningarnas betydelse. I Poor uttrycks relevansbedömningen på följande sätt, se Poor s. 9: "In the United States, the parol evidence rule prevents the charterer basing an action against the owner upon such statements. He may, however, apparently refuse to perform the charter if he was induced to make it by a material misstatement on the part of the owner, such as would have allowed him to cancel if it had been inserted in the charter. This does not vary the contract, but merely allows the charterer to escape from it on the ground that he was induced to enter it by a misstatement of the owner or his agent". Se dock idem s. 60 f. varav man kan antyda att en felaktig muntlig upplysning om fartygets position berättigar befraktaren till att vägra lasta. Poor tycks anse att denna upplysning alltid är relevant. Se i samma riktning som det ovan nämnda referatet Benedict s. 1-10 f., Gebb s. 769 ff., Gilmore & Black s. 176 f., Healy (Lloyd's 1980) s. 74 f. och Vandeventer s. 807 och s. 828 ff. Se däremot Ball s. 253 om telexmeddelandenas fusion med senare uppgjort skriftligt dokument samt även Robinson s. 621.

Se ytterligare om betydelsen av befraktarens vetskap M/V Giannis (1981) SMA 1606 och Superior 1944 AMC 329 Arb.

[67] Detta antyds även av Benedict s. 1-11 och Poor s. 9.

[68] Jfr Jantzen (Certepartier) s. 19 f. Jfr även Augdahl s. 175.

I fråga om individuella förbehåll och individuella omständigheter föreligger det inte möjligheter att närmare granska deras betydelse. Man är beroende av allmänna riktlinjer i fråga om avtalstolkning. Å andra sidan föreligger det en viss risk för att ett uppkomstförbehåll i så fall lämnas obeaktat exempelvis på grund av en otydlig formulering[69]. Skyddet kan även bortfalla med hänsyn till tidsperspektivet om preciserade uppgifter har givits efter att förbehållet har informerats till befraktaren[70]. Det sistnämnda aktualiseras då förbehållet har gjorts före certepartiets undertecknande och certepartiet innehåller preciseringar om fartygets egenskaper.

Förbehållens omfattning kan variera. En formulering som i regel helt torde utesluta uppkomsten av relevans är certepartiets stipulering om att "upon construction and interpretation of this contract regard shall be given only to what has been expressly entered into the contract"[71].

Ofta påträffas i samband med befraktningsrutinerna förbehåll som till ordalydelsen kan anses vara standardiserade eller rutinartade och som inte är av en ovan nämnd omfattande typ. I certepartiet kan ingå förbehåll såsom **not guaranteed** eller **not binding**[72].

Intresset i det följande riktar sig mot olika förbehåll som görs i samband med fartygsbeskrivningen före certepartiets undertecknande. Tolk-

---

[69] Se ND 1950.192 (Norsk skiljedom) s. 217 f. om behovet av tillräckligt tydliga förbehåll i ett certeparti. Se ND 1957.409 (Eidsivating lagmannsrett) och underrättens avgörande ND 1953.595 (Oslo byrett) varvid rederiet i förhandlingarna nämnt att fartyget som saknade ventilationsaggregat var olämpligt för transport av färsk frukt. Päronlasten hade under resan gått förlorad. Rederiet självt ansågs inte ha gjort sig skyldigt till fel eller försummelse med beaktande av nämnda förbehåll. Fallet berörde förhållandet mellan rederiet och dess ansvarsförsäkringsbolag som med hänvisning till rederiets egna culpa vägrat utbetala ersättning. Frågan om lastskadeansvaret avgjordes i London, se Nello Simoni v. A/S M/S Straum (1949) 83 Ll.L.Rep. 157 KB varvid rederiet ansågs ansvarigt emedan fartygets kylrum inte hade varit tillräckligt nedkylda för mottagande av fruktlasten. Jfr även UfR 1952.472 (SøHa) som gällde fartygsköp.

[70] Se UfR 1918.594 (SøHa). Jfr ND 1954.396 (SøHa).

[71] Se Gorton (Shipping) s. 67. I amerikansk rätt synes nu avsedda **merger clauses** i regel utesluta användningen av **parol evidence**. Se Calamari & Perillo s. 104.

[72] Se Benedict s. 1-5 och Poor s. 6. Jfr SAvtL 9 § enligt vilken ett meddelande "som eljest vore att anse såsom anbud" vid användningen av förbehåll såsom "utan förbindelse" eller "utan obligo" betraktas "allenast såsom uppfordran att avgiva anbud av det innehåll meddelandet giver vid handen". Se härom Grönfors (Avtalslagen) s. 61 ff. Meddelandet ändrar därmed karaktär på grund av förbehållet.

ningen av certepartiets ovan nämnda uttryck kan i tillämpliga delar anses följa samma linjer. Formuleringarna är desamma.

Exempelvis kan rederisidan i förhandlingsskedet göra ett förbehåll om "all details about". Det är uppenbart att ordalydelsen inte kan leda till någon annan tolkning än att uppgifterna skall uppfattas som givna med en viss marginal[73]. Den tillåtna marginalen bör bedömas från fall till fall. Förbehållen är dock ofta något mera nyanserade.

> I de cirkulär som mäklaren skickar ut på marknaden finns regelbundet en klausul enligt vilken specifikationerna antas vara korrekta men garanti häröver ges inte: "All details about - description believed to be correct but is not guaranteed"[74]. Motsvarande förbehåll påträffas även regelmässigt i den av rederiet direkt givna informationen, såsom i broschyrer: "Particulars are believed to be correct but are not guaranteed", "All details given without guarantee but given in good faith and believed to be correct" osv.

Betydelsen av ovan nämnda förbehåll har av naturliga skäl diskuterats med beaktande av bortfraktarens skadeståndsansvar. Även mäklarens ansvar för de uppgifter han har vidarebefordrat har anknutits till förbehållet[75]. Det är emellertid skäl att även fästa uppmärksamhet vid frågan om nämnda förbehålls eventuella inverkan i relevansbedömningen över lag.

Det faktum att rederiet vetat eller borde ha vetat att den givna uppgiften var felaktig leder till att förbehåll av **in good faith, but not guaranteed**- typen inte kan tillmätas verkan[76]. Man skall bedöma om upplysningen givits culpöst eller inte. Vid culpös upplysning är rederiet skadeståndsansvarigt, men även övriga påföljder kan aktualiseras. Förutsättningen är givetvis att uppgiften över huvud taget anses ha relevans.

---

[73] Se Befraktning s. 74 och Gorton (Shipping) s. 36.

[74] Jfr Grauers s. 192 f. och även NJA 1951.645.

[75] Se om argumenteringen vid fartygsköp samt om relationen till **as is**- förbehållet Grauers s. 192 ff. och Brakehus (Mangler) s. 445 ff. Jfr vidare Grönfors (Sjölagens) s. 257 och Capelle s. 160 f.

[76] Jfr ND 1982.86 (Vestre Landsret) varvid man inte tycks ha särskilt avvägt betydelsen av uppkomstförbehållet trots att det ingick i mäklarens **particulars**. Domstolen konstaterade att upplysningarna ansågs garanterade i stöd varav säljaren var ersättningsskyldig. Jfr NRt. 1959.581 som gällde affärsförmedling.

Det är mera problematiskt att utreda hurudant inflytande förbehållet har då rederiet vid avgivande av upplysningen varit i god tro.

I NRt. 1924.91 (omr. 4-3) om fartygsköp hade mäklaren i **particulars** uppgivit fartygets dödvikt till ca. 3400 ton med ett allmänt förbehåll om att specifikationerna antogs vara riktiga men garanterades inte. I köpebrevet fanns ingen uppgift om fartygets dödvikt. Då det visade sig att fartygets dödvikt var ca. 200 ton lägre än den angivna krävde köparen prisnedsättning och skadestånd. Underinstanserna tillmätte inte upplysningen i specifikationerna relevans, utan ansåg att köparen borde ha sett till att den intogs i köpebrevet. Av motiveringarna framgår att förbehållet tillmättes betydelse i denna bedömning. HD:s minoritet anslöt sig till underinstansernas motiveringar. Däremot ansåg majoriteten att försäljningen hade skett i stöd av specifikationerna. Om förbehållet uttalades (s. 92): "Denne almindelige bemerkning kan ikke lede til, at saelgeren skal vaere helt uten ansvar for, at skibet i det vaesentlige svarer til den beskrivelse, som prospektet indeholder". Avvikelsen ansågs vara så väsentlig att fartyget var behäftat med "en mangel saaledes som omhandlet i lov om kjøp § 42 1ste led". Köparen var berättigad till prisnedsättning dock med beaktande av att uttrycket "ca" i sig självt gav en viss marginal. Däremot ansågs köparen inte berättigad till ersättning, emedan uppgiften om dödvikten varken kunde anses tillförsäkrad eller läggas säljaren till last som svikligt eller culpöst förfarande.

HD:s majoritet gjorde en skillnad mellan relevansbedömningen och förbehållets inverkan. Det gjorda förbehållet kunde inte helt frånta de givna uppgifterna relevans trots säljarens goda tro. Vid god tro accepterades en viss marginal beträffande uppgiften om dödvikt innan relevans ansågs kunna inträda[77]. I minoritetens och underinstansernas motiveringar framgår nu nämnda åtskillnad inte[78].

I ett äldre fall UfR 1918.20 (SøHa) hade säljaren i specifikationerna uppgivit fartygets byggnadsår till "vistnok 1875". I köpebrevet nämndes att "particulars ikke garantert", men uppgift om byggnadsåret ingick inte. Fartygets faktiska byggnadsår var 1794. Köparen hade svårigheter att erhålla ett ändamålsenligt försäkringsskydd.

---

77 Jfr Grauers' tolkning av fallet s. 194 f. Jfr även Braekhus (Mangler) s. 445 f.

78 Se även ND 1961.233 (Norsk skiljedom) som följer långt de senare i texten nämnda riktlinjerna. Jfr Grauers s. 196 f.

> Köparen krävde prisnedsättning. SøHa uttalade (s. 22): "Ihvorvel denna Angivelse aabnede et vist Spillerum, og ihvorvel de Indstaevnte havde taget Forbehold om, at de ikke garanterede Particulars, maatte det dog staa dem klart, at en Køber der erhvervede Skibet i Henhold til bemeldte Particulars maatte forudsaette, at Angivelsen af Byggeaaret i alt Fald ikke var i den Grad afvigende fra det rette, som det var i det foreliggende Tilfaelde, hvor Skibet var 81 Aar aeldre end opgivet". Köparen tillerkändes prisnedsättning.

I föregående fall var diskrepansen så stor att man säkerligen med hänsyn till reella argument eller en öppen jämkning av avtalet skulle ha kommit till samma resultat. Vid avvikelser av mindre ordning pekar avgörandet i samma riktning som det föregående NRt.- fallet[79].

Förbehåll av nu nämnt slag har man betraktat med vissa reservationer trots att nordisk rättspraxis ej heller på denna punkt är helt entydig. Materialet är dessutom tämligen gammalt. Både uttalanden i doktrinen och uppfattningar inom branschen liknar majoritetens motiveringar i NRt. 1924.91[80].

I angloamerikansk rätt är utgångspunkten att vid avsaknad av ond tro eller svikligt förfarande medför ett förbehåll av typen **not guaranteed** eller **not binding** att rederiet inte har ansvar för uppgifterna, men frågan anknyts till skadeståndsansvaret. Huruvida det nu sagda gäller hela rele-

---

[79] Jfr Grauers s. 198 f. och Braekhus (Mangler) s. 447 f.

[80] Av doktrinen framgår egentligen inga nyvärderingar beträffande den restriktiva inställningen till att helt eller ens delvis frikänna bortfraktaren på nu nämnd grund. Gorton anför om förbehållet vid fartygsköp, se Gorton (Anm.) s. 751, att "uppgifterna måste läsas med en nypa salt, de är ungefärliga, de kan inte vara avsedda för all framtid osv. Detta är enligt min mening det enda rimliga sätt att förstå 'particulars' ". Även Jantzen har ca 70 år tidigare varit lika reserverad, se Jantzen (Certepartier) s. 18: "Att vid uppgifter om lastningsförmågan fogas en anmärkning, att redaren - ehuru han tror, att uppgiften är riktig - **icke ikläder sig någon garanti**, har föga eller ingen betydelse. Redarens förmodan med hänsyn till fartygets lastningsförmåga måste, när den kommer till uttryck i en affärshandling, med nödvändighet stödja sig på fakta och icke blott på mer eller mindre fantastiska förhoppningar. För dessa måste redaren ikläda sig garanti". Se NSM 1980 s. 4722 varvid man anser förbehållen vid bortfraktarens goda tro kunna tillmätas verkan men ett totalt skydd är det inte fråga om, se i samma riktning NSM 1979 s. 4638.

I tysk rätt frigör förbehållet förmodligen rederiet från ansvar för att upplysningarna har varit felaktiga, men detta hänförs tydligen till skadeståndsansvaret, se Schaps & Abraham s. 468.

vansbedömningen är därmed oklart[81]. I amerikansk domstolspraxis av något äldre datum bekräftas den nu nämnda utgångspunkten[82]. Det finns inte belägg för att anse nyvärderingar härvid ha ägt rum. Naturligt är dock att exempelvis skiljemannapraxis kan ge antydanden om vissa mera konkreta riktlinjer i sammanhanget.

> I M/V Treasure Island[83] hade beskrivningen av hinderfria lastrum och av lastrummens mått givits med förbehållet att alla mått hade tagits från fartygets plan och skulle därför anses som "approximate and without guarantee". Den tekniska beskrivningen avslutades dessutom med förbehållet: "All details believed to be correct but given without guarantee". Upplysningarna motsvarade inte fakta. Tidsbefraktaren krävde ersättning. Skiljemännen vidtog en närmare nyansering beträffande förbehållens betydelse. För de angivna måttens del ansågs förbehållet ha betydelse. Den aktuella informationen hade varit av den karaktären att den kunde variera alltefter de konkreta omständigheterna, beroende av olika mätningssätt, en oklar fartygsplan osv. Tidsbefraktaren ansågs ha accepterat förbehållen. Vad gällde beskrivningen av hinderfria lastrum var läget ett annat. Härvid kunde variationer inte äga rum alltefter omständigheterna. Antingen fanns sådana hinder eller inte. Förbehållen tillmättes inte verkan till denna del.

---

[81] I Japy Freres v. Sutherland (1921) 6 Ll.L.Rep. 381 CA är anknytningen till skadeståndsansvaret uppenbar. CA ansåg förbehållet "no guarantee given" innebära att befraktaren inte hade rätt till återbäring av en del av tidsfrakten fastän upplysningen om fartygets lastkapacitet var felaktig. Jfr Harrison v. Knowles (1918) 14 Asp.M.C. 249 CA och avgörandet i lägre instans.

[82] I South Seas Import & Export Co. v. Malcolm (The Emily S. Malcolm) (1922) 278 F. 943 3CCA hade fartygets lastkapacitet nämnts i certepartiet jämte förbehållet **not binding**. Då fartyget kunde inta betydligt mindre last än vad som hade angivits innehöll befraktaren en del av frakten. CCA uttalade att förbehållet visade att det förelåg "an entire absence of ... elements of certainty". Förbehållet tillmättes verkan, men det nämndes att resultatet kunde ha varit ett annat vid rederiets culpa. I samma riktning visar The Hurstdale (1909) 169 F. 912 SDNY, (1910) 179 F. 371 2CCA som gällde fartbeskrivning. I Ansgar S.S. Co., Ltd. v. William W. Brauer S.S. Co. (1903) 121 F. 426 SDNY hade tidsbefraktaren hävt avtalet på grund av felaktiga uppgifter om lastkapaciteten. Domstolen tillmätte uppkomstförbehållet verkan bl.a. på grund av avsaknad av svek. Tidsbefraktaren hade inte hävningsrätt. Se även Robinson s.621.

[83] (1983) SMA 1898 och 1776.

Av Treasure Island- fallet framgår att skiljemännen avgjorde tvisten med hänsyn till pragmatiska synpunkter. Trots att det inte framgår direkt av motiveringarna kan man notera att hänvisningen till måtten i planen ansågs ha givits i god tro. Man kunde helt enkelt inte ange en exakt uppgift om dem. Däremot var läget ett annat beträffande hindren i lastrummen. Tidsbortfraktaren borde ha haft kännedom om dem. Det var fråga om ond tro.

I engelsk rätt skall den verkan beaktas som Misrepresentation Act har vid bedömningen. Ett uppkomstförbehåll av ovan nämnt slag kan bli föremål för jämkning[84]. Den relevanta upplysningen behöver inte ingå i certepartiet. Det föreligger emellertid inte möjlighet att utreda i vilken omfattning denna jämkning kan aktualiseras. Avvägningen är kasuistisk. I amerikansk rätt har man allmänt ansett sig kunna pröva skäligheten av olika friskrivningsklausuler. I engelsk rätt är det av stor vikt att jämkningsmöjligheten ingår i en kodifikation, se närmare avsnitt 6.2.5.2. nedan.

En ytterligare problemställning ansluter sig till uppkomstförbehållens omfattning. Det har för nordisk rätts del beträffande fartygsköp anförts att förbehållet i **particulars** i personellt hänseende endast skulle avse mäklarens ansvar. Mäklaren har inte möjligheter att kontrollera alla de uppgifter som han erhållit från rederiet. Säljaren kan inte åberopa friskrivningen. Denna syn har framförts av både **Grauers** och **Braekhus**. Om man accepterade en sådan lösning vore den övriga utredningen ovan inte särdeles central. Grauers har dock tydligen accepterat en distinktion då han godtar att säljaren är skyddad om friskrivningen härstammar från honom själv[85].

> Synen på begränsad personell räckvidd härleds i viss mån från det norska skeppsmäklarförbundets responsum 5/1953 (samling 3, fall 38). Mäklarens uppgifter om fartyget innehöll ett uppkomstförbehåll. I svaret uttalades att förbehållet tar "sikte på meglerens ansvar, m.a.o. at megleren - når han videre gir korrekt de oppgaver hans oppdragsgiver har gitt ham - ikke er ansvarlig for de mottatte opp-

---

[84] Se Misrepresentation Act sect. 3 varvid det stipuleras att en friskrivning inte skall tillmätas verkan "except to the extent (if any) that, in any proceeding arising out of the contract, the court or arbitrator may allow reliance on it as being fair and reasonable in the circumstances of the case". Jämkningsmöjligheterna enligt Unfair Contract Terms Act omfattar inte befraktningsavtal. Se närmare Cheshire s. 288 ff. och Time Charters s. 27 f. Jfr om **merger clauses** i amerikansk rätt Calamari & Perillo s. 292 f.

[85] Se Grauers s. 192 f. om utgångspunkten och s. 193 not 14 om verkan då förbehållet härstammar från säljaren själv samt vidare s. 195 f. Se Braekhus (Mangler) s. 447.

gavers riktighet. Forbeholdet kan ikke antas å omfatte selgerens vanlige ansvar for riktigheten av de opplysninger han selv har gitt om skipet"[86].

Ett responsum av ovan nämnt slag reflekterar en kommersiell syn. Det är inte fråga om en juridisk avvägning. I det norska mäklarförbundets andra responsa har det hänvisats till att man inte kan ta juridisk ställning till olika förfrågningar[87]. En annan sak är att ställningstagandet kan reflektera en branschkutym. Detta framgår inte av motiveringarna i ovan nämnda svar. I motsatt riktning talar NRt. 1924.91. I denna särskilda fråga förelåg ingen oenighet i rättsinstanserna.

Grauers' och Braekhus' syn har inte delats av **Gorton**. Gorton betonar att mäklaren endast under särskilda förhållanden har ansvar mot tredje man. Ansvar uppstår vid störningar i fullmaktens användning. Det föreligger i regel inget behov av att skydda mäklaren genom nu nämnda förbehåll[88].

Det finns argument som talar för att uppkomstförbehållen i personellt hänseende skall omfatta rederiet oberoende av om de givits i mäklarens **particulars** eller på annat sätt. Som utgångspunkt svarar rederiet för de uppgifter som förmedlas via en mäklare. Sistnämndas beteende identifieras med rederiets. Givetvis skall det beaktas att mäklaren har ett uppdrag av rederiet, se efter not 10 ovan. Mäklarens förstklassighet, sakkunskap

---

[86] Jfr NRt. 1959.581 s. 582 i samma riktning beträffande affärsförmedling. Säljaren hade dock varit grovt oaktsam vid uppgifternas avgivande.

[87] Se exempelvis responsa i löpande ordning efter det ovan refererade 6/1953 och 7/1953. Se om reservationer mot juridisk bundenhet till utlåtanden från fackkretsar Huser s. 449.

[88] Se Gorton (Anm.) s. 751 och idem (Skeppsmäklarens) s. 178 ff. Jfr beträffande engelsk rätt Resolute Maritime Inc. v. Nippon Karji Kyoaki (The "Skopas") /1983/ 1 Lloyd's Rep. 431 QB varvid det var fråga om fartygsförsäljning. Säljarens mäklare hade förmedlat vissa felaktiga uppgifter om fartyget. Frågan var bl.a. om mäklaren kunde anses vara ansvarig gentemot köparen i stöd av Misrepresentation Act. Mustill, J. uttalade i samband härmed bl.a. att (s.433) "The key is, in my view, to be found by looking at the position of the principal, in a case where he has authorized his agent to make the representation, and had no reasonable grounds to believe that the representation was true. Common-sense suggests that if anyone is liable under a statute concerned with representations inducing a contract, it ought to be a principal as party to the contract". Bl.a. med dessa motiveringar ansågs ifrågavarande lag inte vara tillämplig på mäklaren. Jfr Chitty §§ 415, 419 och 421. Det finns delade meningar om lagstiftningens tillämpning på mellanmän.

och erfarenhet får i dessa fall en accentuerad betydelse. I en nu nämnd konstellation finns det ett särskilt behov av att utreda rederiets ansvar, inte mäklarens. Mäklaren har dessutom inte något "automatiskt" ansvar gentemot den andra förhandlingsparten, utan som mellanman torde hans skadeståndsansvar baseras på en culpaprincip. Uppkomstförbehållet medför inget nytt. Då mäklaren uppträder som ombud för rederiet svarar han för fullmakten enligt AvtL 25 §, men denna fråga berör inte direkt fartygsbeskrivningen. Ansvar inom ramen för uppdragsavtalet kan leda till att rederiet har regressrätt gentemot mäklaren, men detta föranleder inte ändringar med hänsyn till det nu aktuella förbehållet. I befraktningsrutinerna står det klart att en mäklare endast förmedlar uppgifter om fartyget. Uppgifterna härstammar från rederiet. Det behövs inte något särskilt förbehåll för att förtydliga detta. Det är inte ovanligt att sättet att förmedla information varierar. Mäklaren kan göra detta med egna cirkulär, men det är möjligt - särskilt om rederiet inte vill hålla sig anonymt - att mäklaren använder rederiets information, exempelvis broschyrer. I det förstnämnda fallet ingår förbehållet i mäklarens information i det senare i rederiets. Det är fråga om ett slumpmässigt av omständigheterna beroende val av informationssätt som inte skall påverka den rättsliga bedömningen av uppkomstförbehållets personella räckvidd.

Avsikten med uppkomstförbehåll är att varna befraktarsidan för uppgifternas eventuella inexakthet. För rederiets del kan förbehållet vara av stor betydelse, emedan det inte alltid finns möjlighet - exempelvis vid tidsbrist - att kontrollera uppgifternas fortsatta aktualitet.

Man bör ännu återkomma till uppkomstförbehållets sakliga omfattning. Uppkomstförbehåll är ett särskilt fall av friskrivning. Friskrivningsklausuler skall tolkas restriktivt och vid en oklar formulering mot den som uppgjort klausulen eller som drar nytta av den[89]. Det har uttalats reservationer mot att acceptera garantikonstruktionen som täckande hela relevansbedömningsfältet i fråga om avtalsföremålets konkreta standard. Av central vikt är vidare att poängtera avtalets syftemål. Allvarliga rubbningar kan uppstå om man accepterade att uppkomstförbehåll av nu nämnda slag påverkar relevansbedömningen i sin helhet[90]. Befraktarsidan tillmäter uppgifterna någon betydelse trots förbehållet. Relevansens uppkomst kan knappast förhindras med hjälp av förbehåll av **in good faith,**

---

[89] Se närmare avsnitt 6.2.5.2. nedan.

[90] Eventuellt kan AvtL 36 § utgöra grunden för justeringen. Se om lagrummets tillämpning i sjörättsliga avtal exempelvis ND 1979.IX och ND 1979.147 (Østre landsret). Jfr ND 1979.354 (Norsk skiljedom).

but not guaranteed- typen. En annan sak är att relevans inte uppstår på grund av andra orsaker.

Å andra sidan kan förbehållet inte lämnas helt utan verkan. För det första kan man anknyta till skadeståndssanktionen. Vid rederiets goda tro inträder inte ansvar. **Not guaranteed** placeras då inom den sektor där det närmast uppfattas höra. För det andra kan man anknyta till relevansbedömningen generellt och därmed till de andra påföljderna. Befraktaren skall på grund av förbehållet utgå från att uppgifterna kan vara inexakta utan att avtalets grundläggande syftemål dock blir kränkt. Man bör operera med en viss marginal. En sådan lösningsrekommendation står inte i strid med de riktlinjer som i viss mån kan antydas i nordisk rättspraxis och doktrin.

Med hänsyn till det ovan nämnda kan man ifrågasätta hurudan skyddande verkan förbehållet har för rederiet. Det ger möjligheter till en avvägning i två hänseenden. För det första skall man avväga huruvida rederiet eller dess medhjälpare vid avgivande av upplysningar har varit i god tro och för det andra skall man - även om god tro konstaterats - fastslå den godtagbara marginalen med hänsyn till ett antal olika egenskaper. Skyddseffekten är osäker och medför inte en särskilt god förutsebarhet. Användningsområdet begränsas ytterligare i den belysningen att god trofrågan uppenbart avgörs med hjälp av en sträng måttstock[91]. I ett konkret fall skulle avgörandet i själva verket ofta ske med beaktande av reella hänsyn. God tro är emellertid inte endast ett juridiskt stickord i befraktningsförhållanden. Treasure Island- avgörandet ovan visar på vilket sätt förhållandena kan variera och att en nyansering med hjälp av rekvisiten god tro - ond tro ofta kan stödas på realiteter.

Ett explicit förbehåll som skulle begränsa relevansen i enlighet med **the four corner rule**, dvs. att endast certepartitexten har relevans, torde dock i många hänseenden vara att föredra[92].

In good faith, but not guaranteed- typen kan jämföras med vissa andra förbehåll. Här kan hänvisas till förbehållen **about** och as **per builder's plan.**

---

91 I motsatt riktning om culpabedömningen antyder NRt. 1924.91 och UfR 1918.20. Däremot förordar Palaja en sträng culpabedömning med hänsyn till att rederiet skall känna sitt fartyg genomgående, se Palaja s. 98 f.

92 Jfr Restatement 2 kommentarer till § 209, s. 115 f. beträffande betydelsen av parternas explicita uttalanden om att avtalstexten utgör en **integrated contract**.

5.2.3. Bortfraktarens passivitet

Bortfraktarens passivitet framträder i samband med argumenteringen beträffande normalnormerna. Fartygets minimistandard kan beröra dess fysiska beskaffenhet, se avsnitt 7. nedan, men även andra omständigheter, såsom dess användbarhet i relation till myndigheterna och i relation till tredje mans mot fartyget riktade rättigheter. De två sistnämnda fallen kan betecknas som fartygets kommersiella och rättsliga egenskaper. Ett antal problemställningar anknyter till dessa fall exempelvis frågorna om fartygets **black-listing**, se ett ledande fall ND 1963.27 (DHD), och ITF-bojkotter. Se härom närmare Del II.

Passivitet av ovan avsedd karaktär behandlas inte i det följande. I stället behandlas betydelsen av de individuella uppfattningar som befraktaren har om fartygets skick och egenskaper utan att dessa uppfattningar berör den information som erhållits av bortfraktaren eller hans medhjälpare. Det är främst fråga om att utreda riktlinjerna beträffande passiva kausalnormer. Å andra sidan kan passiviteten även anknytas till partsbruk. Det är i första hand fråga om en systematisk indelning. Någon exakt gränslinje mellan upplysningar från bortfraktaren och hans passivitet kan inte uppställas. Hur skall exempelvis uppgifter i **tonnage lists** och maskindagböcker betraktas[93]? Tyngdpunkten ligger på bortfraktarens passivitet.

I nu avsedda situationer kan man inte göra en anknytning till de tidigare nämnda befraktningsrutinerna om avgivande av upplysningar. Däremot kan givetvis befraktarens uppfattningar om fartyget framgå på ett eller annat sätt i undersöknings- och förhandlingsskedet.

> I ND 1929.73 (SHD) hade en befraktare åt sin mäklare givit i uppdrag att anskaffa ett fartyg för transport av halm. Befraktaren hade som ett oeftergivligt villkor framhållit att fartyget skulle inta full däckslast upp till kommandobryggan. Befraktaren undertecknade ett certeparti med detta villkor. Bortfraktarens mäklare hade emellertid därefter, men före undertecknandet för bortfraktarens del låtit

---

[93] I ND 1961.141 (Norsk skiljedom) ansåg skiljemannen i minoritet, se s. 178 f., att de uppgifter som en köpare tar del av genom fartygets maskindagbok skall tillmätas relevans, trots att de inte erhållits av säljaren. Uppgifterna har en negativ verkan genom att det som borde ha märkts vid kontrollen inte senare kan åberopas av köparen. Om uppgiftens positiva verkan uttalas, s. 179: "Der er da naturlig at dagbokens opplysninger også blir tillagt betydning i positiv retning: kjøperne må kunne stole på dem; viser de seg a vaere oriktige, foreligger det en mangel ved skipet i kjøpsrettslig forstand".

överstryka orden "upp till kommandobryggan". Befälhavaren vägrade att ta last i enlighet med nämnda tillägg med hänvisning till att fartyget i annat fall skulle ha varit sjöovärdigt. Enligt befraktaren understeg däckslasten med 49 ton det som borde ha intagits. Befraktaren krävde ersättning. Underrätten ansåg att befraktarens mäklare efter att ha erhållit det undertecknade certepartiet med det ändrade innehållet genom ett telefonmeddelande och ett samma dag skickat brev underrättat bortfraktarens mäklare om att befraktaren inte godkände bortfraktarens "anbud". Befraktaren vidhöll sitt krav på "upp till kommandobryggan". Med vetskap härom hade bortfraktaren låtit påbörja lastningen.

Då befraktaren inte hade erhållit något svar på ovan nämnda telefonmeddelande och brev ansåg underrätten bortfraktaren ha biträtt klausulen om full däckslast upp till kommandobryggan. Befraktaren tillerkändes ersättning. HovR:s majoritet kom till ett annat slutresultat med motiveringen att då bortfraktaren undertecknat certepartiet först efter det att ovan nämnda del av certepartiets klausul hade överstrukits hade bortfraktaren uppenbarligen ansett sig handla i överensstämmelse med vad som preliminärt hade avtalats mellan parterna. Ovan nämnda telefonmeddelande och brev tolkades endast innebära att bortfraktaren åtagit sig att inta den största däckslast som med hänsyn till fartygets stabilitet och sjövärdighet kunde medges. Majoriteten i HD kom till samma resultat som underrätten och betonade att ovan nämnda brev inte inneburit någon eftergift i det villkor som befraktaren ursprungligen uppställt för befraktningen. Genom brevet ansågs bortfraktaren ha erhållit vetskap om att befraktaren vidhöll sitt krav. Bortfraktaren ansågs genom lastningens påbörjande ha blivit bunden "av nämnda klausul enligt dess ursprungliga ordalydelse".

I ND 1981.204 (Hålogaland lagmannsrett) var det i underrättshandläggningen aktuellt att fastställa om tidsbefraktarens förutsättningar beträffande lastrummen och en krans lyftförmåga hade relevans. I underrättens motiveringar uttalades bl.a. att (s. 218) "Retten kan vanskelig innfortolke i kontraktens ordlyd at båten skulle kunne frakte kveilekasser eller andre fiskekasser opptil 250 kg. Hvis en slik forutsetning var til stede fra Selskapets side ved kontraktsinngåelsen, var det Selskapet som måtte ha påsett at bestemmelse herom kom uttrykkelig inn i kontrakten".

I ND 1980.269 (Oslo byrett) var det fråga om ett muntligt avtal om befraktning av ett fartyg för bostadsändamål. Befraktaren hade hävt avtalet med påstående om att hälsovårdsmyndigheterna inte hade godkänt 110-130 logiplatser såsom förutsatt av befraktaren. Det

certeparti som befraktaren hade vägrat underteckna innehöll inget om frågan. Rederiet krävde ersättning för obefogad hävning. Till saken hörde att befraktaren vid förhandlingarna hade besiktigat fartyget. Befraktaren invände att ovan nämnda krav var en absolut förutsättning för avtalet och att detta hade varit synbart för rederiet. Vidare hade rederiet haft kännedom om tidigare problem med logiutrymmen. Befraktaren hänvisade till ogiltighet enligt AvtL 33 §. Domstolen ansåg att certepartiets villkor låg som grund i avtalsrelationen och att det åtminstone inte i de förhandlingar i vilka även mäklaren deltagit från befraktarens sida hade framförts ovan nämnda krav. Majoriteten ansåg att avtalet inte var ogiltigt, emedan befraktaren besiktigat fartyget och funnit det brukbart för ändamålet. Minoriteten ansåg emellertid att befraktaren inte hade haft anledning till en närmare besiktning på grund av de upplysningar som erhållits av motparten och att rederiet inte borde ha förhållit sig passivt med hänsyn till befraktarens speciella ändamål. Rederiet hade dessutom varit medvetet om en tidigare klassning enligt vilken alla bostadsutrymmen inte hade godkänts för bostadsändamål. Vidare uttalade minoriteten att befraktaren inte skulle ha hyrt fartyget med kännedom om denna klassning och att rederiet var medvetet om denna inställning hos befraktaren.

Det förefaller som om man i fråga om bortfraktarens passivitet i rättspraxis vore återhållsam med att tillmäta befraktarens uppfattningar om fartyget relevans, särskilt om det inte av omständigheterna klart framgår att befraktaren tillmätt sina krav avgörande betydelse och att detta varit synbart för bortfraktaren. Så skedde i ND 1929.73, men meningarna var delade, varutöver de konkreta omständigheterna var tämligen speciella. Befraktaren hade uppställt ett "oeftergivligt villkor" och bortfraktaren hade utan tvekan fått del av de krav som befraktaren uppställde för befraktningen. I underrättens avgörande i ND 1981.204 hade så däremot inte skett och i ND 1980.269 hade frågan om befraktarens besiktning en avgörande betydelse. Ovan nämnda rättspraxis ger inte närmare vägledning om hurudana bedömningsrekvisit som kunde vara aktuella vid bortfraktarens passivitet och om argumenteringen företer variationer i jämförelse med aktiva upplysningar från bortfraktarsidan[94]. Särskilt frågan om risk-

[94] Se vidare ND 1977.236 (Svensk skiljedom) varvid relevans beträffande bulbstävens form ansågs föreligga. Däremot betonades det i ND 1928.376 (Østre landsret) att befraktarens krav inte hade betydelse emedan de inte ingick i certepartiet. Jfr ND 1928.42 (SøHa). Domstolen ansåg att befraktaren inte givit något bindande löfte om lastens stuvningsfaktor. I de två sistnämnda fallen hade avtalsborgenären tydligen inte i tillräcklig grad betonat uppfattningens avgörande relevans för fraktslutet. Förutsätt-

överväganden, däribland bortfraktarens försummade undersöknings- och/eller upplysningsplikt, kan ge upphov till tvivel. Det är fråga om en heterogen grupp av konkreta förhållanden och i denna belysning är det förståeligt att närmare hållpunkter är svåra att förtydliga.

Argumenteringen kring bortfraktarens passivitet tycks inte ha varit föremål för närmare ställningstaganden i nordisk doktrin. **Rodhe** anser att det förmodligen vid upplåtelse av fartyg i fraktavtal föreligger ansvar hos gäldenären för en på borgenärens förutsättning grundad standard utan att gäldenären lämnat uppgifter om egendomen. Rodhe uppställer dock som en betingelse att gäldenären vid avtalets ingående insåg att "borgenären förutsatte att egendomen skulle ha en viss beskaffenhet"[95].

I angloamerikansk rätt ger den nu uppställda systematiska distinktionen mellan upplysningar och passivitet inte upphov till anföranden utöver det tidigare sagda. Ett underförstått villkor kan konstrueras kasuistiskt i avsikt att ge avtalet **business efficacy**, men någonting avvikande gäller inte med hänsyn till fartygets särskilda egenskaper. För inarbetning krävs att det individuellt konstruerade villkoret är skäligt och helt nödvändigt. Uttryckliga villkor kan dock inte kringgås. Denna konstruktion i befraktningssammanhang har diskuterats i ett antal avgöranden, men i regel tycks man ha förhållit sig restriktivt till dess användning[96].

5.2.4. Precisering av bedömningskriterierna

Trots att rättsläget beträffande fastställandet av fartygets särskilda egenskaper utan stöd i certepartiet i viss mån är oklart föreligger det å andra sidan några hållpunkter för bedömningen. Uppgifter i **particulars**, anbud, korrespondens och intyg samt uppgifter avgivna i muntliga förhandlingar har tillmätts relevans. Man har betonat det vara av betydelse i samman-

---

ningsresonemang har använts i ND 1963.27 (DHD) beträffande ett tidsbefraktat fartygs **black-listing**. Avgörandet reflekterar en problemställning som i främsta rummet kan påstås avse den abstrakta relevansbedömningen och dessutom fartygets sk. kommersiella egenskaper, se Del II. Se ytterligare ND 1963.XII och ND 1962.XI f. Se även ND 1922.193 (NHD). Jfr vidare ND 1958.259 (DHD) om **phasing**.

95 Se Rodhe s. 225. Jfr Ramberg s. 159, Falkanger (Leie) s. 167 ff. och Gade & Woxholth s. 38 f. i vilka källor dock inte ingår direkta ställningstaganden till den nu aktuella problematiken.

96 Se Carver §§ 890-897 där det finns en omfattande kasuistik om **business efficacy**- principen och Scrutton s. 81.

hanget att uppgifterna har utgjort grunden för avtalet och att det har varit fråga om preciserade uppgifter och centrala egenskaper. Även vederlagets storlek har tillmätts verkan. Däremot framgår det inte huruvida en nyansering är påkallad alltefter det skede i befraktningsrutinerna då upplysningen har givits eller huruvida upplysningar i **tonnage lists** eller i fartygsregistret har betydelse.

Rättsläget vid bortfraktarens passivitet är mera oklart. Det är osäkert huruvida relevans i sådana fall uppstår.

Hur skall då bedömningsrekvisiten preciseras? Det finns inte belägg för att man i befraktningsförhållanden skulle operera med andra bedömningsrekvisit än de som över lag kan komma i fråga i avtalsförhållanden. Man kan dock inte förbise befraktningsförhållandenas eventuella särdrag i sammanhanget. Förutsebarhetsbehovet skall anses utgöra en central styrande faktor. Se om förutsebarhetens roll efter not 18 under avsnitt 2. ovan.

Certepartiet kan knappast betraktas innefatta en uttömmande beskrivning av fartygets särskilda egenskaper, om det inte otvetydigt framgår att ett uppkomstförbehåll åsidosätter andra möjligheter. Det ligger utom tvivel att man i många fall har ingått avtal före certepartiets undertecknande. Det sistnämnda kan i vissa fall verkställas efter att fartyget påbörjat sin barlastresa till lastningshamnen eller avrest därifrån med last. Att den ena parten ännu efter avtalets uppkomst skulle kunna styra avtalsinnehållet utan särskilda tilläggskrav verkar verklighetsfrämmande. En annan fråga är att det kan framgå av omständigheterna att parterna fortsatt avtalsförhandlingarna, men i så fall är det fråga om ändringar i efterhand vilkas bindande verkan följer de alternativ som över lag gäller för avtalsbundenhetens uppkomst.

De yttre avtalsnormerna kan anknytas till avtalsbundenhetens uppkomst, men användningsmöjligheterna begränsas av förutsebarhetsbehovet. I detta perspektiv kan man knappast acceptera andra alternativ än anbuds-/acceptmekanismen enligt AvtL 1 kap. och partsbruket. Det är givet att även dessa situationer är ägnade att ge upphov till oklarheter - exempelvis vad är ett anbud - men fartygets egenskaper kan i princip fastställas i godtagbar grad med hjälp av dem. Överenskommelser av typen "handslagsfall" kan även tänkas innehålla en fartygsbeskrivningsdel, men för uppnående av säkerhet krävs en hög sannolikhetsgrad för den företedda bevisningens del. I annat fall försämras förutsebarheten. I "handslagsfall" kan även den situationen ingå att parterna explicit förklarat sig vara överens om olika delfrågor i avtalsförhandlingarna och detta samförstånd har inte ändrats eller upphävts intill den tidpunkt då alla överenskomna delfrågor som helhet ger upphov till avtalets uppkomst.

Den gradvisa låsningen av förhandlingspositionerna varvid sistnämnda typ av handslagsfall inte inkluderas kan knappast utgöra grunden för yttre avtalsnormers uppkomst på grund av svårigheter att precisera be-

dömningsrekvisiten. Det är naturligt att argumenteringen kring kausalnormerna accentueras. Den avtalsrättsliga bakgrunden ger så enhetliga hållpunkter för bedömningen att dessa kan fungera som utgångspunkt även i befraktningsförhållanden.

I fråga om aktiva kausalnormer skall de av bortfraktaren givna upplysningarna ha påverkat befraktarens beslut att ingå avtal. Befraktarens inställning till fraktslutet kan framgå individuellt. Dess frambringande är en bevisningsfråga. Om så inte är fallet föreligger det risk för hypotetiska antaganden om "partsviljan". Detta kan förebyggas genom att man beaktar de inom branschen gällande uppfattningarna i frågan. Man substituerar den individuella "partsviljan" med den kollektiva "partsviljan". Avgörande i sådana fall är hur viktig den individuella situationen uppfattas vara i branschens ögon. De av **Fr. Vinding Kruse** uppställda riktlinjerna om riskövervägganden utövar ett väsentligt inflytande i sammanhanget[97]. Vid en anknytning till fraktnedsättningspåföljden kan befraktaren ofta med fog anföra att han kunde ha befraktat ett motsvarande felaktigt fartyg med lägre frakt.

Vid den närmare bedömningen kan resultaten bli olika för fartygsköp och befraktning. I förstnämnda fall är det fråga om äganderättens övergång. I befraktningsavtal har man vanligtvis att göra med temporära arrangemang, varvid alla egenskaper inte med hänsyn till befraktarens syftemål med avtalet behöver ha särskilt stor betydelse. En nyansering är dock behövlig exempelvis med hänsyn till långtidscertepartier vilka omfattar fartygets hela praktiska livslängd samt med tanke på eventuella köpoptioner.

Trots att man inte vid avtalsgäldenärens aktivitet fäster särskilt stor uppmärksamhet vid att han skall ha insett eller borde ha insett att de av honom givna upplysningarna har påverkat avtalsborgenärens beslut att ingå avtalet är det av vikt att beakta detta bedömningsrekvisit. Man kan tala om synbarhetens sakliga och tidsmässiga del.

Den förstnämnda utgår från att relevans inte kan uppstå om bortfraktaren inte har insett att befraktaren hade en individuell uppfattning om upplysningarnas inverkan på beslutet att ingå avtal. Det förefaller trots bortfraktarens aktivitet oändamålsenligt att utvidga synbarhetskravet till det som bortfraktaren borde ha insett. I så fall skulle det vara fråga om en för omfattande interpellationsplikt för honom. Befraktaren skall visa lojalitet gentemot bortfraktaren genom att klarlägga att han tillmäter upplysningarna avgörande vikt. Synbarheten accentueras dock inte då man bedömer befraktarens inställning till avtalet i stöd av den kollektiva "partsviljan". En i branschen involverad avtalspart skall anses vara medveten om sådana uppfattningar, så även bortfraktaren. Oerfarenhet och okun-

---

97 Se not 37 under 4.2. ovan.

skap i kommersiella avtalsrelationer medför risker som motparten inte skall belastas för.

Den tidsmässiga delen kan anslutas till befraktningsrutinerna. I förhandlingsskedet givna upplysningar ger inte upphov till problem. Även undersökningsskedet har en anknytning till ett konkret befraktningsavtal. Bortfraktaren strävar till att väcka befraktarens intresse för avtal. Däremot kan synbarheten vara ifrågasatt utanför undersöknings- och förhandlingsskedet. Uppgifterna om fartyget har cirkulerat med tanke på allmän information utan en anknytning till ett konkret avtal. Detsamma gäller uppgifter i **tonnage lists** och fartygsregistret. Det skall särskilt framgå att befraktaren anlitat sådana uppgifter för att relevans skall uppstå.

Vad gäller passiva kausalnormer föreligger svårigheter att precisera bedömningsrekvisiten på grund av de faktiska omständigheternas heterogena karaktär. Såsom den avtalsrättsliga bakgrunden visar accentueras synbarhetskravet. Relevans kan inte uppstå om det inte kan påvisas att befraktaren i undersöknings- eller förhandlingsskedet har upplyst bortfraktaren om att avtal ingås med tanke på att fartyget besitter vissa särskilda egenskaper eller kommer att användas för ett särskilt ändamål. Det kan därmed inte vara fråga om att precisera befraktarens inställning till förväntningen med hjälp av den kollektiva "partsviljan". Även synbarheten anknyts endast till denna uppfattning hos befraktaren. Detta ställer tröskeln för relevans högre än i fråga om aktiva kausalnormer. Relevans utan synbarhetens accentuering kan emellertid uppstå vid bortfraktarens passivitet genom den argumentering som anknyter till fartygets allmänna egenskaper, se avsnitt 7. nedan. Denna grupp kan påstås ha ett nära samband med allmänna uppfattningar inom branschen om fartygets minimistandard.

Man kan ytterligare fråga sig i vilken grad olika riskövervägganden gör sig gällande i bedömningen av kausalnormernas relevans.

Det finns inte belägg för att de aktiva kausalnormerna skulle förlora sin relevans vid bortfraktarens goda tro. Någon orsak att avvika från detta föreligger inte. Dessutom modifieras relevansbedömningen i detta fall av hävdvunna i befraktningsrutinerna använda uppkomstförbehåll.

Vid avtalsgäldenärens passivitet har det i olika sammanhang ansetts att han bör ha varit i kvalificerad ond tro för att relevans skall kunna uppstå. Han bör ha varit medveten om att avtalsborgenären hade sådana avgörande felaktiga uppfattningar om avtalsföremålet att han med kännedom om felaktigheten inte skulle ha ingått avtalet med de aktuella villkoren. Det vore tydligen närmast fråga om svikligt förfarande. Å andra sidan visar senare rättsutveckling via köplagstiftningen att ett sådant riskövervägningsmoment inte uppställs. Avtalsgäldenärens lojalitetsplikt accentueras.

Ovan ansågs det vara oacceptabelt att påföra bortfraktaren en omfattande interpellationsplikt med hänsyn till befraktarens individuella inställning till upplysningen. Vid bortfraktarens passivitet kan man anse att en placering av risken för befraktaruppfattningens riktighet på bortfraktaren

endast av den anledningen att befraktaren har uppställt särskilda krav på fartyget åtminstone i princip - fastän ofta inte i praktiken - skulle innebära att inte ens en av bortfraktaren omsorgsfullt genomförd undersökning av fartyget skulle förhindra relevans. Då man dessutom beaktar att bortfraktaren besitter sakkunskapen om fartyget och då en risköverföring på befraktaren på denna grund i regel inte kommer i fråga verkar det ovan sagda inte ligga i linje med en ändamålsenlig relevansbedömning. En befraktare kan inte tänkas bli beviljad en möjlighet att spekulera med egna uttalanden om fartygets egenskaper. Ofta är man tvungen att ingå befraktningsavtal i tidsbrist. Fartyget kan bortfraktas till sjöss eller så att det befinner sig på en ort där bortfraktaren med skäl inte kan föranstalta undersökningar. Underbortfraktaren är i början av huvudbefraktningsperioden tvungen att anlita uppgifterna i huvudcertepartiet. I underbortfraktningsförhållandet har han inte skäliga möjligheter att utreda riktigheten av underbefraktarens förväntningar. Befraktarsidan kan anses ha kännedom om befraktningskedjor, om certepartiet utvisar den typ av förfoganderätt som bortfraktaren har över fartyget. Befraktarsidans intressen vid bortfraktarens passivitet kan dessutom ofta anses bli tillgodosedda med hjälp av de argument som gäller i fråga om fartygets allmänna egenskaper. Vid den bedömningen uppställs inte krav på bortfraktarens undersöknings- eller upplysningsplikt. En undersökningsplikt för bortfraktaren är med beaktande av ovan nämnda hänsyn ett för långtgående krav.

Ett riskövervägande med krav på bortfraktarens kvalificerade culpa vid hans passivitet kan anses motiverat. Avvägningen föranledd av befraktningsförhållandenas särdrag är därmed en annan än i stöd av köplagstiftningen. Likadana behov är inte aktuella vid bedömning av aktiva kausalnormers relevans. I dessa fall har bortfraktaren valt att gå ut på marknaden med uppgifter om fartyget. Han får bära en större risk i sammanhanget än om han är passiv beträffande fartygsbeskrivningen. I praktiken torde bortfraktarens passivitet i renodlad form aktualiseras mera sällan. En befraktares uppfattningar och förfrågningar leder i regel till särskilda upplysningar från bortfraktarens sida. I så fall ändrar även relevansbedömningen karaktär i enlighet med det ovan sagda.

Andra riskplaceringshänsyn torde inte ha någon framträdande roll. Frågan om sakkunskapen beaktades ovan. Spekulativa avtal av typen "tavelköp" förekommer inte.

6. FARTYGETS SÄRSKILDA EGENSKAPER. INNEHÅLLSBEDÖMNINEN

6.1. Tolkning av certepartier

6.1.1. Allmänt om tolkningen och om betydelsen av tillämplig bakgrundsrätt

6.1.1.1. Nordisk rätt

Även om relevans föreligger innebär detta inte att den aktuella egenskapens närmare innehåll skulle vara klarlagt. Exempelvis kan bedömningen leda till att en i avtalsförhandlingarna given uppgift om kapaciteten för fartygets lyftanordningar är relevant, men det förblir oklart vad som närmare ingår i uppgiften. Omfattas samtliga lyftanordningar? Avser uppgiften lyftkapaciteten enligt besiktningscertifikatet eller lyftkapaciteten i relation till den konkreta tilltänkta lasten? Beaktar uppgiften eventuella lokala administrativa begränsningar?

Vid innehållsbedömningen gäller generellt inga särregler för avtalsföremålets konkreta standard, se avsnitt 4.2.2. ovan. I det följande utreds vissa riktlinjer vilka är kännetecknande för standardcertepartier med internationella anknytningsmoment. Det kan tilläggas att befraktningsavtalen kan innehålla klausuler av betydelse för påföljdsbedömningen, såsom avdragsklausuler, skadeklausuler, friskrivningsklausuler osv. Riktlinjerna för tolkningen är givetvis desamma.

I certepartitolkningen gäller som utgångspunkt det som framställdes i avsnitt 4.2.2. ovan[1]. Parternas gemensamma subjektiva avsikt tillmäts betydelse[2]. Det är dock kännetecknande att certepartiets ordalydelse spelar en central roll. Standardklausulerna skall konkretiseras på ett enhetligt sätt vid tolkningen[3]. Någon avvikande gemensam avsikt finns inte. Certepar-

---

[1] Se om sambandet mellan generella tolkningsprinciper och sjörättsliga avtal ND 1979.X f. Jfr Saxén (Förlagsavtalet) s. 54 ff. särskilt s. 56 om de allmänna tolkningsreglernas relation till förlagsavtalet.

[2] Jfr NRt. 1918.348.

[3] Avtalsformuleringar och -uttryck av standardtyp ger upphov till en bestämd tolkning. I engelsk rätt anses exempelvis undantagsklausulerna i liggetidssammanhang inte omfatta **on demurrage-** perioden, skiljeklausulen i certepartiet inkorporeras inte i ett

tiets alla ord och uttryck skall, om möjligt, tillmätas relevans[4]. Uppfattningarna inom branschen eller närmare i vederbörande fart kan precisera de använda ordens och uttryckens betydelse, men i alla situationer är denna utväg inte möjlig[5]. En aktuell standardklausul kan eventuellt förtydligas med hjälp av standardcertepartiets förarbeten, men här krävs särskild försiktighet. Branschen kan exempelvis ha börjat uppfatta standardklausulen på ett från förarbetena avvikande sätt eller klausulen kan härstamma från ett annat certeparti. Betydelsen är även beroende av den miljö i vilken standardcertepartiet har utarbetats och av i hurudan omfattning partsintressena har haft en jämbördig representation vid utarbetande av klausulerna[6]. **Contra stipulatorem**- principen kan beaktas, men ett stort antal standardcertepartier är ett resultat av förhandlingar mellan intresseorganisationerna. Principen har vid sådana **agreed documents** begränsad be-

---

konossement som innehåller en generell hänvisning till det bakomliggande certepartiet, jfr Hamburg- reglerna, och cesser- klausulen fungerar inte om bortfraktaren inte erhåller panträtt i det inlastade godset till säkerhet för sin fordran. Se Transworld Oil Ltd. v. North Bay Shipping Corp. (The "Rio Claro") /1987/ 2 Lloyd's Rep. 173 QB s. 179. Se även ND 1957.366 (Sandefjord byrett/ Agder lagmannsrett).

[4] Se ND 1925.523 (NHD) och ND 1961.127 (Norsk skiljedom). Se om beaktande av samtliga certepartidata ND 1952.299 (Norsk skiljedom) s. 310 f.

[5] Se ND 1927.51 (NHD), ND 1915.278 (NHD) och ND 1964.123 (Eidsivating lagmannsrett). Se även Falkanger (Konsekutive) s. 131 not 2 samt Huser s. 319 och s. 447 f. om språkbruket i shippingkretsar och om relevansen av majoritetsuppfattning. Bevisningen företer särskilda aspekter, se allmänt idem s. 445 ff. Jfr ytterligare exempelvis M.V. Ellen Klautschke (1969) SMA 361 varvid uttrycket "fumigation" tolkades "within the commercial meaning of the word".

[6] I ND 1979.231 (Norsk skiljedom) som gällde leverans av en maskindel till ett fartyg hade avtalet ingåtts på ett standardformulär, Form 188. I skiljedomen hänvisades till förarbeten, se s. 257. Det var fråga om ett "officiellt formulär". Se vidare ND 1983.309 (Norsk skiljedom) s. 322 och kommentaren i ND 1983.XXI samt ND 1973.323 (Norsk skiljedom). I ND 1925.523 (NHD) beaktades förarbeten genom vittnesutlåtanden om klausulens syftemål. Se om svårigheterna Rørdam s. 9 not 1. Standardcertepartiernas bakgrund kan i viss mån förtydligas genom kommentararbeten, se exempelvis Jantzens och Rørdams framställningar om Baltcon. Se vidare Hagberg om Scancon och Braenne & Sejersted om Hydrocharter.

tydelse[7]. Beträffande friskrivningsklausulerna se avsnitt 6.2.5.2. nedan[8]. Individuella villkor föregår standardiserade och preciserade villkor föregår allmänna[9]. **Eiusdem generis-** principen, som innebär att ett allmänt uttryck i en klausul skall uppfattas omfatta samma art av händelser som klausulens preciserade del, tycks inte ha vunnit särskilt fotfäste i nordisk rätt[10].

Man har även skäl att betona certepartiets syftemål samt avtalshelheten. Detta har ett nära samband med beaktande av reella hänsyn. Sådana hänsyn kan accentueras vid brist på närmare tolkningsdata[11]. Å andra sidan är det av vikt att standardklausuler medför standardlösningar[12]. En av klausulrättens fördelar i befraktningen har ansetts vara den harmoniserande effekten i en internationell miljö[13].

Den dispositiva lagstiftningen kan ha en viss styrande verkan med beaktande av det tidigare uttalade behovet av avtalsbalans[14]. Givetvis har denna lagstiftning särskild betydelse vid oklara avtalsformuleringar och i fråga om luckor i avtalet[15].

---

[7] Se ND 1954.749 (SHD), ND 1951.660 (SHD), underrättens motiveringar s. 664 f. och ND 1979.33 (Hålogalands lagmannsrett). Jfr 1950.418 (Trondheim byrett). Jfr Hagberg s. 6 f. om intresseavvägningar vid Scancon.

[8] Se ND 1954.749 (SHD) s. 763 och ND 1983.309 (Norsk skiljedom) s. 322. Jfr ND 1979.231 (Norsk skiljedom) och ND 1974.241 (SøHa). Se om tydlighetskravet Sisula-Tulokas s. 307 f. och där angivna rättsfall. Även överraskande och betungande klausuler kan i vissa fall åsidosättas, jfr Grönfors (Inledning) s. 37.

[9] Se ND 1911.405 (SHD). Även efterföljande handlingar kan vara relevanta. Jfr om en "established pattern" mellan parterna M.V. Pacduke/M.V. Pacduchess (1988) SMA 2502 s. 18.

[10] Se om **eiusdem generis** Palaja s. 242 ff. beträffande **off hire** samt Falkanger (Sammenligning) s. 555 f.

[11] Se Jantzen s. 44.

[12] Se allmänt om allmänna avtalsvillkors för- och nackdelar Olsson s. 10 ff.

[13] Även smidigheten vid ändringsbehov betonas, men i praktiken har en klausuländring ofta föregåtts av en långvarig beredning.

[14] Se vid not 93 under 4.2. ovan.

[15] Det senaste nordiska befraktningsrättsliga lagstiftningssamarbetet kan anses visa den dispositiva lagstiftningens nödvändighet. Behovet av lagstiftning har dock väckt

Relevanta tolkningsdata kan förekomma utanför certepartiet. Redan relevansbedömningen ger belägg härför. Här kan upprepas certepartiets eventuella roll av memorandum kontra uppfattningen om det slutgiltiga avtalsinnehållet. Frågan upptas till närmare utredning i avsnitt 6.1.2. nedan[16].

Både de individuella och standardiserade certepartiklausulerna leder till frågan om de kan anses vara ensidigt uppgjorda till den ena partens fördel och därmed som typ eller till resultatet oskäliga. Parterna kan dessutom ha tecknat sitt namn på ett certeparti utan att ha någon exakt uppfattning om sitt verkliga rättsläge.

Kravet på gott affärsskick kan inte förbises. Redan **Bentzon** hänvisade till att befraktningsavtal inte fick strida mot "Lov eller Aerbarhet" (DL 5-1-2, jfr NL 5-1-2)[17]. Den goda förrättningsseden har betonats i samband med tolkningsspörsmål beträffande befraktningsavtal som en uppenbart viktig och allmän princip[18]. AvtL 36 § omfattar numera kravet på

---

viss diskussion. Se ytterligare Ramberg s. 424, Schmidt m fl s. 53, Falkanger (Kvantumskontrakten 1985) s. 6, Jantzen s. 44 och Rørdam (Certepartispørsmål) s. 664 ff. Se även Huser s. 331 f. Se om kutymens styrande roll Krüger (Transportomlegning) s. 52 ff. Jfr UNCTAD s. 72 ff. om tvingande lagstiftning. I ND 1976.105 (SøHa) hänvisade svarandens ombud på s. 109 till betydelsen av dispositiv lagstiftning vid certepartitolkning. Se även ND 1953.695 (Dansk skiljedom) och ND 1953. XVII ff.

16 Se närmare om certepartitolkning och om de ovan nämnda riktlinjerna Befraktning s. 87 ff. och s. 108 f., Ramberg s. 413 ff., idem (Unsafe) s. 652 ff., Schmidt m fl s. 52 ff., Falkanger (Leie) s. 12 ff., Gade & Woxholth s. 19 ff., Gram s. 22 ff., Jantzen s. 43 ff., idem (Certepartier) s. 5, Knoph s. 153 och Rosenmeyer s. 164 f. Se ytterligare om certepartitolkning i tysk rätt Schaps & Abraham s. 474 ff. Se i ett internationellt perspektiv Manca s. 19 och UNCTAD s. 71 f. Jfr tolkningsspörsmål i fråga om konossement Krüger (Transportomlegning) s. 72 ff.

17 Se Bentzon s. 142. Det var ifrågasatt i hurudan omfattning DL 5-1-2 av år 1683 och NL 5-1-2 av år 1687 hade betydelse i domstolspraxis. Se Huser s. 182 ff.

18 Se ND 1951.589 (SHD) där majoriteten i HD vid tolkningen av en friskrivningsklausul ansåg "gott affärsskick" vara av betydelse, se s. 604. I ND 1949.466 (Eidsivating lagmannsrett) s. 468 hänvisades till "rimelig fortolkning". Se vidare ND 1974.186 (Norsk skiljedom) om **withdrawal** och ND 1973.323 (Norsk skiljedom). I ND 1961.127 (Norsk skiljedom) avvek man från normala tolkningsprinciper av den anledningen att parterna inte hade en exakt uppfattning om betydelsen av en inkorporerad Paramount-klausul i ett Baltime-tidscerteparti. Se ett äldre fall NRt. 1890.577. Jfr ND 1960.535 (Norsk skiljedom) om as is- klausulen vid fartygsköp, minoritetens uttalande på s. 548 f. Jfr vidare om konflikter mellan Paramount- klausuler och övriga klausuler i tidscertepartier enligt angloamerikansk rätt Pritchett s. 91 ff. Se vidare Ramberg s. 413 och s. 415 ff. samt idem (Unsafe) s. 651 f. Ramberg betonar bl.a. att vid tolkningen av krigsklausuler är en viss kontroll från domstolens sida (**de lege ferenda**) försvarligt.

gott affärsskick. Uttrycket har inte intagits i lagtexten[19]. Nämnda lagrum är ett modernt verktyg och ger i sjö- och befraktningsrättsliga sammanhang en generell möjlighet för domstolen att underkänna klausultyper och jämka avtalsvillkor som skulle leda till oskäliga resultat[20]. I princip aktualiseras jämkning först efter att tolkningsprocessen har genomförts. I annat fall vet man inte om ett villkor medför oskäliga resultat.

Formellt kan AvtL 36 § tillämpas vid avtal med internationell anknytning även om denna omständighet bör beaktas vid avvägningen. Avvikelser från normallösningen och ordalydelsen kan ha gjorts i dold form så att domstolen till det yttre har använt sig av hävdvunna tolkningsprinciper. Generellt förordar man dock i dagens läge att domstolen borde använda sig av den öppna kontrollen och explicit uttala sig om tillämpningen av AvtL 36 §[21].

Vad gäller befraktningsavtal har man i olika repriser betonat behovet av förutsebarhet i renodlade kommersiella förhållanden. Den internationella harmoniseringen av klausultolkning är av stor betydelse i befraktningssammanhang[22]. Förhandlingsläget för befraktningsavtalets parter är

---

Se även Hagberg s. 7 om Scancon, Braekhus (Ishindringer) s. 243, Falkanger (Sammenligning) s. 553 f., Krüger (Transportomlegning) s. 50 och om de internationella aspekterna UNCTAD s. 70 ff. Jfr även Klaestad s. 53, s. 70 och s. 111.

[19] Se Wilhelmsson s. 90 f.

[20] Se särskilt ND 1985.234 (Norsk skiljedom) som visar att avtal kan jämkas även när det gäller "storkontrakt" om omständigheterna har ändrats så att läget (s. 247) "helt forrykker den økonomiske balanse mellom partene". I domen ingår ett antal allmänna utgångspunkter, se s. 244. Man har ansett en skillnad föreligga mellan "kontrahering til vilkår som var markedsbestemt" och andra avtal. Selvig anser i sin kommentar till domen att denna åtskillnad "er alt for grovt til å kunne tillegges avgjørende betydning". Se vidare ND 1984.190 (Kristiansand byrett) och ND 1980.269 (Oslo byrett). Se ND 1982.167 (Eidsivating lagmannsrett) där parten hänvisade till AvtL 33 §. Domstolen tillämpade dock inte nämnda lagrum. Se Selvigs kommentarer i ND 1985.XI ff. och ND 1983.XVI f. där han hänvisar till möjligheten att använda AvtL 36 § för uppnående av en skälig lösning samt Grönfors (Inledning) s. 37. Se även Reg.prop. 247/81 s. 10. I svensk rätt är jämkning eventuellt möjlig även enligt förutsättningslärans mönster, se härom Lehrberg passim, särskilt s. 259.

[21] Frågan var aktuell redan före den nuvarande lydelsen i AvtL 36 §. Se Aho s. 123 f. och där angivna källor samt Olsson s. 41 f., Grönfors (Avtalslagen) s. 196 f. och Ramberg (Allmänna) s. 95. Jfr beträffande svårigheterna med öppen jämkning i amerikansk rätt i fråga om köp före UCC Calamari & Perillo s. 320 och hänvisningen till "imaginative flanking devices".

[22] Jfr Günther Petersen s. 39 om internationella konkurrenshänsyn som motiv för godkännande av friskrivningsklausuler.

ofta tillräckligt jämställt även om läget på fraktmarknaden ibland kan medföra fluktuationer. Befraktningsverksamheten försiggår mellan yrkesmän. Särskilt mäklarnas medverkan vid avtalets ingående ger antydanden om att certepartiet - både dess individuella och standardiserade delar - har varit eller åtminstone borde ha varit föremål för tillräcklig information till parterna och om att det finns en verklig partsavsikt. Ännu mera accentueras detta om mäklaren befullmäktigas att förhandla om och underteckna certepartiet på huvudmannens vägnar. Parten får bära risken för sin medhjälpares handlande. Uppdragsgivaren kan dessutom rikta anspråk mot mäklaren vid felaktig, bristfällig eller okunnig konsultering[23]. Mäklarnas roll modifieras i vissa hänseenden. Ett faktum är ofta att det inte har funnits anledning eller tid till en ingående genomgång av det tilltänkta certepartiets samtliga klausuler. Mäklarna fungerar dessutom primärt i en kommersiell, inte en juridisk miljö.

Med hänsyn till sociala förhållanden och konsumentskyddsbehov vill man betona användningen av sk. materiella rekvisit[24] vilka medför att den gamla avtalsrättsliga utgångspunkten **pacta sunt servanda** förlorar mycket av sin betydelse genom användningen av bl.a. AvtL 36 §. Med beaktande av det ovan sagda kan man dock inte påträffa motiv vilka skulle berättiga en likadan infallsvinkel beträffande befraktningsavtal. Tvärtom rör man sig inom ett sådant område där man fortsättningsvis har goda grunder att betrakta lagrummet utgöra en undantagsregel vars tillämpning skall motiveras med särskilt goda argument. AvtL 36 § kan knappast anses ha medfört någon påtaglig ändring i rättsläget i befraktningsförhållanden förutom att jämkningsrätten explicit har blivit kodifierad. Å andra sidan underlättar lagstadgandet onekligen domstolarnas och skiljemännens möjlighet att jämka då behov därtill faktiskt anses föreligga. Om man finner argument till stöd för en skälighetsavvägning skall lagrummet öppet användas i stället för en fiktiv tillämpning av tolkningsprinciperna[25].

---

23 Jfr dock ND 1985.234 (Norsk skiljedom) varvid ett mångårigt samseglingsavtal jämkades i anledning av ändrade förhållanden trots att avtalet hade ingåtts (s. 244) "mellom profesjonelle naeringsdrivende, jevnbyrdige i faglig innsikt og erfaring og begge i slik økonomisk posisjon at de kan overlegge nokså fritt om de vil kontrahere eller la vaere". Jfr vidare UNCTAD s. 69 f. och s. 71 om kommersiella hänsyn.

24 Se härom Wilhelmsson (Social) passim och idem Kap. 1 särskilt s. 26 varvid det framgår att med materialla rekvisit avses "till avtalsinnehållet refererande kriterier för bundenheten".

25 I liknande riktning uttalar Lind Rasmussen s. 19 f. om jurisdiktions- och skiljemannaklausulernas relation till AvtL 36 §. Se om AvtL 36 § Reg.prop. 247/81 s. 14, Prop. 1975/76:81 s. 116 och SOU 1974:83 s. 114 ff. om förhållandet mellan tolkningsprinciper och generalklausulen. Se dock ND 1985.234 (Norsk skiljedom) om

I de flesta fall används certepartierna i en internationell miljö. Även då parterna är från samma land och har avtalat om en inhemsk transport är det inte uteslutet att avtalet har ingåtts på ett internationellt certeparti vars språk är engelska. På grund av denna anknytning uppstår frågan hurudan betydelse angloamerikansk rätt skall tillmätas vid tolkningen då avtalsstatutet inte hänvisar till tillämpningen av denna rätt. Certepartiet har formulerats på engelska, men i certepartitvisten tillämpas finsk rätt[26]. Frågeställningen utgör ingen nyhet i befraktningsförhållanden[27].

Det krävs en nyansering. För det första kan man anknyta till frågan om hur certepartitexten tolkas, inklusive betydelsen av engelskspråkiga juridiska facktermer. För det andra frågar man sig vad som skall gälla då certepartitexten inte är uttömmande. Man skall utfylla en lucka. Påföljdsfrågorna berörs inte närmare i detta sammanhang.

I svensk och norsk rätt är det inte uteslutet att angloamerikansk rätt i vissa fall beaktas trots att man som utgångspunkt enligt avtalsstatutet beaktar svensk respektive norsk rätt[28]. Beträffande den fackliga juridiska terminologin är det möjligt att den angloamerikanska rättsuppfattningen tillmäts betydelse om den aktuella termen är typisk för den angloameri-

---

jämkning trots att parterna var professionella. Jfr HD 1985 II 36 varvid jämkning inte kom i fråga, emedan vederbörande hyresavtal hade ingåtts mellan två jämställda företag. Se allmänt om riskerna vid jämkning av kommersiella avtal Olsson s. 44 ff. Se vidare Lando s. 176 och Manca s. 19. I tysk rätt gäller kravet på **Guten Sitten** enligt BGB § 138 och kravet på uppfyllelse enligt **Treu und Glauben** enligt BGB §§ 157 och 242. Se även BGB § 315. Från år 1976 gäller särskild lagstiftning för jämkning av standardvillkor, se AGBG (Gesetz zur Regelung des Rechts der allgemeinen Geschäftsbedingungen). De individuella villkoren kontrolleras med hjälp av BGB. Se närmare om skälighetscensuren i tysk rätt Lando s. 37, s. 123, s. 137 och s. 148 ff. samt NOU 1976:61 s. 15 ff. om bakgrunden.

[26] Se om internationellt-privaträttsliga frågeställningar beträffande certepartier Jägerskiöld passim. Se ytterligare Finsk jurisdiktion/ Wetterstein s. 60 ff. och Lind Rasmussen passim, om jurisdiktions- och skiljemannaklausuler. Se även Schaps & Abraham s. 466 f. Det använda språket kan givetvis ge antydanden vid fastställandet av avtalsstatutet, **lex causae**, men detta är en annan fråga.

[27] Exempelvis Knoph noterade detta spörsmål, se Knoph s. 153 f.

[28] Se om den nu avsedda utgångspunkten exempelvis withdrawal- ärendet ND 1974.186 (Norsk skiljedom) samt frågorna om off hire- klausulernas komplettering med SjöL 144 § 2 mom. ND 1952.442 (Norsk skiljedom) och ND 1950.398 (Norsk skiljedom). Jfr vidare ND 1921.19 (NHD) om tolkningen av penalty-klausuler varvid majoriteten inte accepterade engelsk rättsuppfattning som grund för tolkningen. Se dock ND 1917.202 (Kristiania sjøret) och ND 1916.257 (Kristiania sjøret). Jfr vidare ND 1970.432 (Dansk skiljedom) som gällde ett withdrawal-fall.

kanska rätten och inte endast en allmänt använd term som är bekant i ett antal olika länder och rättsordningar[29]. Exempelvis kan parterna med tanke på hävningsförutsättningarna ha beskrivit ett villkor som **condition** eller använt begreppet **misrepresentation** i avtalstexten[30].

Den angloamerikanska rätten har även i andra situationer under vissa förutsättningar ansetts vara tillämplig trots att avtalsstatutet inte berättigar härtill.

I ND 1954.749 (SHD) anförde HD som en allmän utgångspunkt i den aktuella certepartitvisten om liggetidens beräknande och om tilläggsersättningar att (s. 761) "Därvid bör med hänsyn till certepartiets engelska ursprung - oavsett om å parternas mellanhavande i och för sig skall tillämpas svensk rätt - beaktas engelsk rättsuppfattning på området". Certepartiet var China Clay Association Approved Form of Charter Party.

I ND 1983.309 (Norsk skiljedom) hade parterna avtalat om tidsbefraktning på Texacotime 2. Enligt lagvalsklausulen skulle norsk rätt tillämpas. Den tryckta texten som hänvisade till engelsk/amerikansk rätt hade ändrats. Tvisten gällde tolkningen av off hire- klausulen. Enligt engelsk rätt kan den sk. bruttoprincipen vara tillämplig beroende på certepartiets närmare formulering, medan den nordiska bakgrundsrätten (SjöL 144 § 2 mom.) tillämpar nettoprincipen. I ett tidigare avgörande hade man utfyllt med norsk bakgrundsrätt[31].

---

[29] Jfr Devlin s. 283.

[30] Se dock om reservationerna kring tolkningen av termen **condition** L. Schuler A.G. v. Wickman Machine Tool Sales Ltd /1973/ 2 Lloyd's Rep. 53 HL, Carver § 882 och Time Charters s. 32. Jfr vidare ND 1954.749 (SHD) och ND 1949.540 (Oslo byrett). Se även Selvig (Tolkning) s. 13 och Rosenmeyer s. 165. Jfr även ND 1983.1 (SHD) som gällde tolkning av konventionsstyrd lagstiftning. Jfr vidare Incharpass kl 29. Jfr även Huser s. 451 ff.

[31] Se ND 1915.168 (NHD). Se Michelet (Off hire) s. 196 ff. Många standardcertepartiers ordalydelse visar även att man avsett att följa nettoprincipen såsom Baltime, Intertanktime 80 och NYPE, medan andra har formulerats i enlighet med bruttoprincipen, däribland Texacotime, Beepeetime 2 och Shelltime 3. I engelsk rätt synes man i oklara tolkningsfall föredra bruttoprincipen (**period clause**; nettoprincipen= **net loss of time clause**). Se förklaringen av Hirst, J. i Navigas International Ltd. v. Transoffshore Inc. (The "Bridgestone Maru No. 3") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 62 QB på s. 84 beträffande Shelltime 3: "... this is essentially a period and not a loss of time clause. The Courts have always leaned strongly in favour of construing these clauses in the former sense, to avoid the complexities of calculating minutiae of lost time under the

Majoriteten anförde att i enlighet med lagvalsklausulen skulle norska tolkningsprinciper gälla. Det var därför av betydelse att utreda parternas avsikt. Detta var dock inte möjligt. Andra data var av betydelse. Man antog parternas mening ha varit att ansluta sig till en sådan off hire-klausul som motsvarade den uppfattning som gällde i engelsk rätt. Majoriteten anförde bl.a. (s. 321 f.): "Nu er ikke den foreliggende off hire klausul en individuelt utformet klausul, og heller ikke en ny og uprøvet klausul. Klausulen inngår i et standardcerteparti, og har i denne eller lignende form vaert i bruk i en meget lang periode i forskjellige certepartiformularer... Hvor certepartier og lignende avtaler sluttes på grunnlag av utførlige trykte standard-formularer (standardvilkår), vil kontrahentene ofte ha et nokså mangelfullt kjennskap til formularets enkelte bestemmelser. De har gjerne en mening om formularets generelle kvalitet og karakter, men har ikke satt seg inn i de mange og ofte kompliserte klausuler, og langt mindre tenkt gjennom hva disse klausuler vil innebaere i de forskjellige situasjoner som kan oppstå i kontraktstiden. En fortolkning med utgangspunkt i hva kontrahentene har ment eller villet med vedkommende klausul, er i så fall ikke mulig. Det tolkningsmiddel man istedenfor må gripe til, er formularkonsipistenes aktuelle eller formodede mening, slik denne fremtrer i motivene til formularet, i formularets historie e.dyl. Parallellen til bruken av lovmotiver ved lovfortolkning er åpenbar". I detta fall förelåg dock inga förarbeten. Motiven fortsätter: "Formularet er åpenbart utformet av kyndige sjørettsjurister, og under forutsetning av at engelsk eller amerikansk rett skal vaere bakgrunnsrett. Når konsipistene har gitt certepartiets klausul 9, off hire klausulen, en formulering som på dette punkt nesten ord for ord svarer til den klausul som forelå i Westfalia- saken (uttrycket för bruttoprincipen i engelsk rätt; förf. anm.), kan det ikke vaere tvil om at de har ment å følge den løsning som House of Lords kom frem til i denne saken". Majoriteten uttalade dessutom att det angloamerikanska inflytandet inte hade att göra med tillämpningen av bakgrundsrätt utan i stället med att engelsk rätt (s. 323) "klart danner bakgrunnen for og derved angir meningen med klausulen". Minoriteten (1) var av den åsikten att SjöL 144 § 2 mom. borde tillämpas. Denna skiljeman uttalade bl.a. att (s. 325) "Nettopp ved å fravike certepartiets trykte tekst, og uttrykkelig avtale voldgift i Oslo og stipulere norsk lovanvendelse, forekommer det

---

latter approach ...". I motiveringarna hänvisas även till andra avgöranden. Det framgår att den exakta ordalydelsen är av avgörande betydelse vid tolkningen.

meg at partene har ment at norsk rettsoppfatning skulle vaere avgjørende i forholdet mellom dem"[32].

I det senare avgörandet respekterade man formellt lagvalsklausulen. Den engelska rättens inflytande beskrevs av majoriteten så att det inte var fråga om utfyllning med bakgrundsrätt utan i stället om en ren klausultolkning. Klausulen ställdes så att säga in i sin rätta miljö. Minoriteten däremot såg problemställningen från den utgångspunkten att certepartiet inte var uttömmande och skulle utfyllas med NSjöL 144 § 2 mom.[33].

Det ovan sagda antyder att beaktandet av angloamerikansk rättsuppfattning är motiverat om certepartiet har utarbetats i en miljö som verkligen anknyter till angloamerikanska intressen. Särskilt äldre certepartier kan ha en tydlig angloamerikansk bakgrund, men såsom ovan har framgått kan även moderna standardcertepertier ha en motsvarande anknytning. I dagens läge utgör engelskan dock i regel endast ett arbetsspråk. Den angloamerikanska rättens inflytande har inte accepterats med denna motivering. **Selvig** har för norsk rätts del varnat för att alltför kritiklöst beakta engelsk rättsuppfattning, eftersom detta kan leda till oacceptabla resultat. Han anser att ett längre gående inflytande än det som framgår av ND 1983.309 inte borde accepteras[34].

---

[32] Se vidare ND 1971.78 (SHD) samt avgörandena i lägre rättsinstanser ND 1968.169 (Hovrätten för Västra Sverige) och ND 1966.285 (Rådhusrätten i Uddevalla). Avgörandet gällde ett utfyllningsspörsmål om mäklarens rätt till provision. I ND 1959.242 (Norsk skiljedom) ansågs certepartiklausulen "safely, always afloat" innebära en garanti från befraktarens sida för hamnens säkerhet. Selvig tolkar detta antyda om inflytande från engelsk rätt, se Selvig (Tolkning) s. 14 och s. 16, men i avgörandet hänvisades inte till en sådan anknytning. Garanti kunde eventuellt anses föreligga på grund av att klausulen ingick i certepartiet. Jfr beträffande safe port- klausulerna ND 1969.236 (Gulating lagmannsrett) och ND 1962.143 (Norsk skiljedom).

[33] Se Selvig (Tolkning) s. 11 f. där han förhåller sig kritiskt till motstridigheterna vid tolkningen av en engelskspråkig off hire- klausuls olika delar (brutto/nettoprinciperna å den ena sidan, off hire- orsakerna å den andra). Selvig betonar för norsk rätts del att genom att tillåta engelsk rättsuppfattning utöva inflytande uppstår det ett heterogent tillstånd med engelska och norska element vid avtalstolkningen, se s. 19 f.

[34] Se Selvig (Tolkning) passim. Selvig anger att huvudintrycket av det material han beaktat är att engelsk rättsuppfattning kan ha en viss genomslagskraft i rena tolkningsfrågor, medan sanktionsbedömningen i klart större grad påverkas av bakgrundsrätten. Att engelskan fungerar som arbetsspråk inom shipping framgår exempelvis av Hagbergs kommentarer till Scancon, se Hagberg s. 7. Jfr dock lagvalsklausulen 18 som innehåller vissa motstridigheter i jämförelse med betoningen av Scancons nordiska miljö. Se vidare Braenne & Sejersted s. 53 ff. om Hydrocharter och en mera följdriktig

För finsk rätts del finns det inte hinder för att under vissa omständigheter beakta den angloamerikanska rättens inflytande[35]. Det är givet att vad gäller tolkningen av certepartitexten, däribland tolkningen av engelskspråkiga juridiska facktermer, och utfyllandet av luckorna i certepartiet är utgångspunkten att finsk rätt formellt tillämpas om detta följer av avtalsstatutet.

Då det gäller att tolka och konkretisera själva certepartitexten beaktar man strävan att uppnå enhetliga internationella riktlinjer. Om exempelvis certepartiet beskriver dödviktskapaciteten som "about 5,000 mtons, all told" kan det svårligen inses att det innehåll som uttrycket "all told" erhållit i angloamerikansk rättstillämpning inte vid avsaknad av tillräckligt omfattande nordiskt material skulle tillmätas betydelse. Formellt följer man dock avtalsstatutet. I själva verket är det fråga om att beakta den argumentering som framgår av det utländska materialet. Det skall föreligga särskilda motskäl för att denna infallsvinkel skall åsidosättas. Det i certepartiet använda språket utgör i dessa fall inte orsaken till att den angloamerikanska rättens inflytande accepteras. Motiveringen är att det angloamerikanska materialet har ett starkt inflytande i certepartifrågor och det kan exempelvis anses ge uttryck för den lokala standarden. De allmänna utgångspunkterna och motiveringarna härför har framförts i avsnitt 3.1. ovan[36]. Harmonise-

---

lagvalsklausul 19. Se vidare Selvigs kommentarer i ND 1983. XVII ff. Se ytterligare om den nu aktuella frågeställningen Ramberg s. 144 varvid betoningarna är sådana att de i dagens läge eventuellt inte har motsvarande aktualitet, Jägerskiöld s. 30 f., Braekhus (Ishindringer) s. 234 och s. 243, Gram (Chartering) s. 1 f. och Jantzen s. 44 f. Se Rosenmeyer s. 165 f. som för dansk rätts del anför att engelsk rättsuppfattning kan vara orimlig. Jfr Klaestad s. 121 ff. Jfr Capelle s. 570 ff. om penalty- klausuler. Jfr ytterligare försäkringsfallet ND 1983.41 (Dispaschören i Göteborg). Se allmänt om frågeställningen Wetterstein (Utländsk) s. 42 f., Vahlén s. 219 och s. 270 f. samt Lando s. 104 f.

[35] Jfr om olikheter mellan angloamerikansk och nordisk rätt Gram (Chartering) s. 12 ff. och Falkanger (Sammenligning) passim. Jfr även Jägerskiöld s. 11 ff.

[36] Se ytterligare om harmoniseringsprincipen hänförlig till befraktning ND 1971.78 (SHD) s. 79 f. beträffande mäklarens rätt till provision: "I enlighet med vad parterna utgått från skall verkan av provisionsutfästelsen bedömas enligt svensk rätt. Detta utesluter icke, att uppfattningen i den internationella sjöfarten rörande innebörden av klausuler av förevarande slag skulle kunna vara av betydelse för tolkningen av utfästelsen". I det konkreta fallet ansågs skäl inte föreligga till att beakta engelsk rättsuppfattning. Jfr vidare ND 1969.90 (Kragerø herredsrett) s. 95. Se vidare särskilt Schmidt m fl s. 52 f. om betoningen av den engelska rättens betydelse vid tolkning av sjörättsliga internationella dokument. Se även Befraktning s. 88, Falkanger & Bull s. 135, Gram (Chartering) passim, Jantzén s. 45 f., Krüger (Transportomlegning) s. 52, Selvig (Tolkning) s. 4, s. 10 f. och s. 17 ff. samt Rosenmeyer s. 156

ringseffekten kan styras indirekt av parterna genom att man väljer internationella centra i vilka certepartitvisterna handläggs[37].

Tolkningen av juridiska facktermer kan ofta falla inom ramen för det ovan sagda. I övrigt kan angloamerikanskt inflytande accepteras om termen otvetydigt är utmärkande för detta rättsområde.

Vid utfyllning med bakgrundsrätt påträffas inte motiv för att åsidosätta inflytandet av avtalsstatutet. Vid tillämpning av bakgrundsrätten kan den angloamerikanska rätten dock aktualiseras på den grunden att rättsläget i ett komparativt perspektiv är likadant. Sjövärdighetsbedömningen är ett typexempel på denna infallsvinkel.

De väsentliga frågorna i det nu aktuella sammanhanget är emellertid hur långt själva certepartitexten kan tolkas och i vilket skede det blir fråga om en ren utfyllning av avtalet. Problematiken framgår med all tydlighet av de delade meningar skiljemännen företrädde i ovan nämnda ND 1983.309. Certepartitolkningen kan beröra parternas subjektiva gemensamma avsikt eller god tro- standarden. I dessa fall kan den angloamerikanska rätten givetvis accepteras. Exempelvis kan det av bevisningen framgå att parterna avsett att certepartiet skall fungera i en angloamerikansk miljö och att en klausul skall tolkas enligt angloamerikanska riktlinjer. Om nu avsedda bedömningsrekvisit inte är aktuella kan angloamerikanskt inflytande accepteras inom ramen för certepartitolkningen endast om det finns en klar anknytning mellan standardcertepartiet och den angloamerikanska miljön. I denna belysning är majoritetens avgörande i ND 1983.309 väl motiverat. I sammanhanget accentueras bakgrunden till det aktuella standardcertepartiet. Om man vill avvika från de regler och principer som gäller enligt finsk rätt kan styrning dock ske på ett mera ändamålsenligt sätt via lämpliga jurisdiktions- och lagvalsklausuler[38].

---

[37] BIMCO betonar strävandena till koncentrering av skiljemannaförfarande till vissa centra. I BIMCO Bulletin 1/87 s. 8682 anförs att "... BIMCO's policy is to endorse the principle of a limited number of recognized international arbitration centres. The Secretariat monitors the activities of the main centres and, although there are, inevitably, divergent rulings, the underlying consistency is seen to be in the best interest of members since there is a reasonable predictability in a given situation".

[38] Jfr L om tillämplig lag vid avtal av internationell karaktär. Se härom Reg.prop. 44/87 och Buure-Hägglund passim, särskilt s. 19. I främsta rummet är det fråga om att kodifiera de principer som anses gälla enligt finsk rätt.

6.1.1.2. Angloamerikansk rätt

Då man i nordisk rätt betonar behovet av att utreda parternas subjektiva gemensamma avsikt är utgångspunkten i angloamerikansk certepartitolkning "to arrive at the real intention of the parties to it"[39]. Utgångspunkten är densamma som i nordisk rätt, men frågan är hur man fastställer denna gemensamma avsikt. I angloamerikansk rätt är certepartiets ordalydelse (**the four corner rule**) av avgörande betydelse i den grad att man ofta hävdar att andra tolkningsdata inte kommer i fråga. Risken för oacceptabla fiktioner är då uppenbar. Så drastiskt fungerar dock inte tolkningen ens i angloamerikansk rätt. Den engelska avtalsrätten och även den sjörättsliga avtalsrätten har blivit föremål för olika nyvärderingar[40] och i amerikansk rätt har det sedan länge funnits utrymme för beaktande av ett antal bedömningsrekvisit.

De rättstekniska tolkningsprinciperna, exempelvis **contra stipulatorem**- principen, tillämpas även i angloamerikansk rätt[41]. **Eiusdem generis**- regeln har beaktats i angloamerikansk rätt, men man är beroende av certepartiets exakta formulering[42]. Vid konflikt föregår skrivna villkor

---

[39] Se Carver § 836. Jfr Restatement 2 kap. 9 samt Restatement § 227. Jfr ytterligare om **good faith** och **fair dealing** Restatement 2 § 205, UCC 1-201 (19), 1-203 och 2-103 (1)(b) samt UCC/Comments s. 31.

[40] Se särskilt Carver §§ 835-854. Se om utgångspunkten exempelvis Scandinavian Trading Tanker Co. A.B. v. Flota Petrolera Ecuatoriana (The "Scaptrade") /1981/ 2 Lloyd's Rep. 425 QB.

[41] Se bl.a. Beechpark 1931 AMC 297 2CCA. Se vidare om minimumregeln Arab Petroleum Transport Co. v. Luxor Trading Corp. (The "Al Bida") /1987/ 1 Lloyd's Rep. 124 CA s. 127 f. varvid en ca- uppgift om bränsleförbrukningen skulle tolkas enligt det för tidsbortfraktaren minst betungande alternativet vid skadeståndets beräknande.

[42] Som exempel kan nämnas att **eiusdem generis** enligt engelsk rätt inte har tillämpats då tidscertepartiet har haft följande formulering: "Deficiency of men or owners' stores, breakdown of machinery, or damage to hull **or other accident**". Se Owners of Steamship "Magnhild" v. MacIntyre (1920) 4 Ll.L.Rep. 21 KB. Det sistnämnda uttrycket skulle därmed ges en omfattande räckvidd. En motsatt tolkning enligt **eiusdem generis** har tillämpats vid formuleringen: "Deficiency of men or stores, breakdown of machinery, or any other cause". Se Adelaide S.S. Co. v. R. (1923) 17 Ll.L.Rep. 229 KB. Jfr vidare The Sanko Steamship Co. Ltd. v. Fearnley and Eger A/S (The "Manhattan Prince") /1985/ 1 Lloyd's Rep. 140 QB s. 145 f. Se även Carver §§ 864-868 och Palaja s. 242 ff. **Eiusdem generis** kan uteslutas med "starka" uttryck såsom "whatsoever". Se Sidermar S.p.A. v. Apollo Corp. (The "Apollo") /1978/ 1 Lloyd's Rep. 200 QB och Belcore Maritime Corp. v. F.lli Moretti Cereali S.p.A. (The

tryckta[43]. Friskrivningsklausulerna tolkas restriktivt och mot den som anlitar klausulen, se närmare avsnitt 6.2.5.2. nedan.

Traditionellt har man hävdat att tolkningen som sagt nästan helt är bunden vid ordalydelsen och att kringliggande omständigheter inte kan beaktas. Man har dragit den slutsatsen att det på denna punkt föreligger en märkbar skillnad mellan rättsuppfattningarna enligt nordisk och främst engelsk rätt[44]. Principiellt kan detta vara läget, men vid en närmare granskning utjämnas skillnaderna. För det första måste man även vid tydningen använda sig av hjälpmedel utanför avtalstexten. Exempelvis skall en teknisk eller annan professionell term tolkas enligt det innehåll som den har inom yrkeskåren, även om denna uppfattning vore i strid med det allmänna språkbruket[45]. För det andra beviljas ett antal undantag till **parol evidence rule,** se avsnitt 4.7.2. ovan. I amerikansk rätt betonas att denna regel inte tillämpas vid tolkningen av avtalstexten. För det tredje finns det särskilda rättsliga konstruktioner vilka medför att utanför certepartiet stående data tillmäts relevans, se avsnitten 4.7.2. - 4.7.4. ovan. För det fjärde används ibland vissa fiktiva villkor under uttrycket **implied terms.** Särskilt i samband med innehållsbedömningen kan det hänvisas till **business efficacy-** principen. För det femte och särskilt vid användningen av tämligen komplicerade standardformulär har klausulerna ofta inte varit föremål för avtalsparternas särskilda intresse och/eller förståelse. Detta faktum medför att man vid tillämpningen av nordisk rätt inte besitter några sådana data som skulle vara av relevans vid tolkningen. Man kan nyttja endast ordalydelsen och de särskilda rättstekniska tolk-

---

"Mastro Giorgis") /1983/ 2 Lloyd's Rep. 66 QB. Jfr regleringen i Plate-Meat A. Refrigerator-Meat Charter Party som gäller köttransporter från La Plata och Monte Video kl 21 om force majeure. I klausulen ingår tillägget "any other cause whether ejusdem generis or not".

[43] Se exempelvis Gesellschaft Burgerlichen Rechts v. Stockholms Rederiaktiebolag Svea (The "Brabant") /1965/ 2 Lloyd's Rep. 546 QB och Showa Shipping Co., Ltd. - Compania Naviera Asiatic S.A. 1973 AMC 963 Arb. Jfr NSM 1974 s. 4423 f. Jfr M/V Amorgos (1979) SMA 1356.

[44] Se exempelvis Huser s. 348 ff.

[45] I certepartierna används ibland föråldrade uttryck som ger upphov till tolkningsproblem, se Summit Investment Inc. v. British Steel Corp. (The "Sounion") /1987/ 1 Lloyd's Rep. 230 CA. Se vidare M/V Carib Sun (1983) SMA 1850.

ningsregler som aktualiseras vid tydningen[46]. Denna omständighet medför en faktisk utjämning av skillnaderna[47].

Betoningen av ordalydelsens betydelse vid tolkningen leder till tanken att en allmän övervägning eller skälighetscensur egentligen inte kommer i fråga i engelsk rätt. Sådana slutsatser har allmänt dragits då man gjort komparativa undersökningar särskilt mellan nordisk och engelsk rätt. Man kan dock påstå att detta inte motsvarar de riktlinjer som påträffas i engelsk domstolspraxis. Det finns talrikt belägg för att man betonat en helhetsbedömning av avtalet (**the main object-** bedömningen). Formellt har man dock ofta beaktat kontraktets exakta ordalydelse. I sådana fall lever man med en påtvungen tolkning av ordalydelsen[48]. Dessutom föreligger det

---

[46] Jfr Aho s. 190 och Huser s. 472.

[47] Se om certepartitolkningen i angloamerikansk rätt Devlin s. 283 ff. som på s. 286 anför följande som ett positivt drag i principen att endast ordalydelsen är betydelsefull: "In practice, if that is going to involve an enquiry into all sorts of earlier conversations, the terms of which may be disputed, the commercial man can never know where he stands". Se vidare den ingående utredningen av certepartitolkning i Carver §§ 835-939 samt vidare Scrutton s. 8 ff. och Time Charters s. 6 f., s. 28, s. 252 ff. och s. 262 om **eiusdem generis** vid off hire, s. 296 ff., s. 300 f. och s. 408. Se allmänt Lando passim om komparativa aspekter, särskilt s. 134 ff., s. 160 ff. och s. 168 ff. samt de komparativa aspekterna i befraktning Falkanger (Sammenligning) passim särskilt s. 565 beträffande slutsatserna: "Den engelske holdning innebaerer en større sikkerhet for partene forsåvidt angår den egentlige fortolkning. De kan på detta område forutberegne domstolens avgjørelse på en ganske annen måte enn man kan her i landet ... Klarligvis gir dette vesentlige fordeler - saerlig når det er tale om forrettningsmessige kontrakter", och s. 566: "... kan man si at de norske fortolkningsmetoder i mange tilfelle går betenkelig utover de krav som i hvert fall forrettningsmannen bør stille om forutberegnelighet i kontraktsfortolkningen". Se även Befraktning s. 87, Krüger (Transportomlegning) s. 51, s. 66 f., s. 82 ff., särskilt s. 90 och slutsatserna på s. 95 samt Günther Petersen s. 138.

[48] I Photo Production Ltd. v. Securicor Transport Ltd. /1980/ 1 Lloyd's Rep. 545 HL, som inte gällde befraktningsavtal, uttalade Lord Wilberforce på s.548 att "the question is one of construction, not merely of course of the exclusion clause alone, but of the whole contract". Se beträffande befraktningsavtal Reardon Smith Line Ltd. v. Hansen-Tangen (The "Diana Prosperity") /1976/ 2 Lloyd's Rep. 621 HL varvid Lord Wilberforce på s. 624 uttalade: "But it does not follow that, renouncing this evidence, one must be confined within the four corners of the document. No contracts are made in a vacuum: There is always a setting in which they have to be placed. The nature of what is legitimate to have regard to is usually described as 'the surrounding circumstances' but this phrase is imprecise: it can be illustrated but hardly defined. In a commercial contract it is certainly right that the Court should know the commercial purpose of the contract and this in turn presupposes knowledge of the genesis of the trans-

lagstiftning som berättigar till jämkning av avtal. Misrepresentation Act omfattar befraktningsavtal, medan jämkningsmöjligheterna på annan grund är begränsade[49].

I amerikansk rätt betonas avtalshelheten. **The four corner rule** kompletteras med andra hänsyn[50]. Avtalet kan jämkas om det strider mot

---

action, the background, the context, the market in which the parties are operating". Se i samma riktning Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd. v. Adamastos Shipping Co., Ltd. /1958/ 1 Lloyd's Rep. 73 HL och uttalandena av Viscount Simonds på s. 83, Lord Morton of Henryton på s. 85 och av Lord Reid på s. 90: "The intention of the parties can only be inferred from the words which they have used. Undoubtedly, the charter-party must be read as a whole, and any term in it must be read in the light of the general nature of the contract, of the fact that the contracting parties were business men, and of all relevant facts known to the parties when it was made. But in the end we must take the words which the parties have used, and interpret them". Se vidare s. 93 ff. Se ytterligare Hillas & Co. Ltd. v. Arcos, Ltd. (1932) 43 Ll.L.Rep. 359 HL och uttalandet av Lord Wright på s. 367: "Business men often record the most important agreements in crude and summary fashion; modes of expression sufficient and clear to them in the course of their business may appear to those unfamiliar with the business far from complete or precise. It is accordingly the duty of the Court to construe such documents fairly and broadly, without being too astute or subtle in finding defects, but, on the contrary the Court should seek to apply the old maxim of English law **verba ita sunt intelligenda ut res magis valeat quam peret".** Lord Wright fortsätter: "That maxim, however, does not mean that the Court is to make a contract for the parties, or to go outside the words they have used, except in so far as there are appropriate implications of law, as, for instance, the implication of what is just and reasonable to be ascertained by the Court as a matter of machinery where the contractual intention is clear but the contract is silent on some detail". Se vidare Asty Maritime Co. Ltd. v. Rocco Giuseppe & Figli S.n.C. (The "Astyanax") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 109 CA s. 114 och hänvisningen till "the surrounding circumstances and the course of the negotiations". Av särskilt intresse är även en justering av avtal **in equity** då det är **unconscionable**. Detta har aktualiserats exempelvis då fartyget återtagits på grund av dröjsmål med tidsfraktens betalning, se Tradax Export S.A. v. Dorada Compania Naviera S.A. (The "Lutetian") /1982/ 2 Lloyd's Rep. 140 QB och Afovos Shipping Co. v. R. Pagnan (The "Afovos") /1980/ 2 Lloyd's Rep. 469 QB. Se beträffande utvecklingen Carver §§ 931-932.

[49] Unfair Contracts Terms Act 1977 omfattar inte befraktningsavtal. Se i övrigt om styrningen genom lagstiftning Gorton (Nationell) s. 24 och s. 33 f. samt Lando s. 160 ff.

[50] Se UCC 1-205 om vilken det i UCC/Comments på s. 33 uttalas: "... the meaning of the agreement of the parties is to be determined by the language used by them and by their action, read and interpreted in the light of commercial practices and other surrounding circumstances. The measure and background for interpretation are set by the commercial context, which may explain and supplement even the language of a formal or final writing". Jfr Restatement 2 §§ 202 och 212 - 218 samt Restatement §§

public policy. Jämkning kan även vidtas om den aktuella klausulen strider mot **the dominant purpose of the contract**[51]. Skälighetscensuren enligt amerikansk rätt kan anses vara mera allmän och öppnare än i engelsk rätt.

6.1.2. Betydelsen av utanför certepartiet stående tolkningsdata vid certepartiets innehållsbedömning

I fråga om relevansbedömningen har det ansetts att certepartiet inte på ett uttömmande sätt behöver beskriva fartygets särskilda egenskaper utan att man under vissa förutsättningar skall beakta även andra data. I en konsekvent uppföljning av denna ståndpunkt kunde man anföra att certepartiuppgifterna om fartyget kan förtydligas eller korrigeras med utomstående data. Frågan är dock under vilka förutsättningar så kan ske. Det föreligger en uppenbar anknytning till allmänna riktlinjer kring avtalstolkningen.

I ND 1935.100 (Oslo overrett) hade fartygets lastkapacitet i en **fixture note** uppgivits som "min. 550 stds. D.B.B. capacity"[52], men i

---

228 - 238. I diskussionen om de avtalsrättsliga tolkningsprinciperna enligt amerikansk rätt ingår många liknande drag som har framförts för nordisk rätts del. Se Calamari & Perillo s. 116 ff.om tolkningsstandarderna. God tro- standarden innebär att den mera culpösa parten bär risken. Även behovet av "a just result" betonas. Det anses vidare att i standardavtal intagna överraskande och betungande villkor inte binder en part. **Unfair surprise** accepteras inte. Ej heller accepteras villkor som strider mot **the dominant purpose of the transaction**. Man utgår från att en part inte i dessa hänseenden har en genomläsningsskyldighet av villkoren. Se Calamari & Perillo s. 344 f.

[51] Se särskilt Restatement 2 § 208 och UCC 2-302. Se Calamari & Perillo s. 317 ff. Jämkningsregeln i UCC har sedermera accepterats som en allmän avtalsrättslig princip i amerikansk rätt, se idem s. 322. Vid bedömningen av vad som är **unconscionable** beaktas bl.a. att det skall vara fråga om **a real and voluntary meeting of the minds and not merely an objective meeting.** Jfr Restatement 2 § 205 och UCC 1-203 samt UCC/Comments s. 68 ff. om **good faith** och **fair dealing**. Se beträffande befraktningsavtal Compania Naviera Asiatic, S.A. v. The Burmah Oil Co., Ltd. 1977 AMC 1538 SDNY s. 1579 och MV Bontrader (1983) SMA 1924. Se även Lando s. 139 om den allmänna kritiken beträffande standardavtalstolkning och s. 172 f. varvid det bl.a. anförs att UCC 2-302 (i texten talas om 2-203, men detta är ett misstag) ger uttryck för en allmän rättslig princip i amerikansk rätt. Se vidare SOU 1974:83 s. 87 ff. och NOU 1976:61 s. 18 f.

[52] D.B.B. är en gammal term och användes tidigare i samband med trävarutransporter. Den gav uttryck för "deals, battens and boards". Numera transporteras trävaror i standardenheter och som paketerat gods. Motsvarande beskrivning är därmed inte behövlig.

certepartiet ingick inte mera uttrycket "D.B.B. capacity". Domstolen ansåg att om en så viktig punkt i **fixture note** hade ändrats under senare förhandlingar kunde man vänta sig att en skriftlig bekräftelse skulle ha avsänts. Det ansågs vara osannolikt att befraktaren skulle ha samtyckt till den påstådda ändringen. Anteckningen i **fixture note** tillmättes därmed betydelse[53].

I ND 1977.236 (Svensk skiljedom) hade tidsbortfraktaren i certepartiet beskrivits som "owner". Tidsbortfraktaren var dock inte ägare till det tidsbortfraktade nybygget. Tidsbortfraktaren påstod att uppgiften i misstag influtit i certepartiet och att tidsbefraktaren borde ha insett detta med beaktande av fakta som framgått i tidigare förhandlingar. Skiljenämnden ansåg det inte bevisat att tidsbefraktaren hade varit i ond tro. Certepartiuppgiften tillmättes relevans och blev föremål för närmare tolkning[54].

I ND 1953.285 (Norsk skiljedom) hade parternas mäklare förhandlat om tidsbefraktningsavtalets närmare villkor. Tidsbortfraktarens mäklare hade ursprungligen beskrivit fartygets fart som " 9 - 9 1/2 mil" och "frie 9 mil på last", men per brev senare till motparten meddelat att fartyget hade "slagits fast" med uppgift om att farten var "ca. 9 mil". Tidsbefraktarens mäklare reklamerade härom med hänvisning till att fartyget ursprungligen hade beskrivits på annat sätt. Tidsbortfraktarens mäklare meddelade att denna reklamation inte skulle frambefordras till tidsbortfraktaren, emedan dennes sista anbud stod fast. Tidsbortfraktaren var inte villig att ge någon annan uppgift. Tidsbefraktarens mäklare reagerade inte mot detta. I det av tidsbefraktarens mäklare uppgjorda certepartiet hade farten antecknats som "9 - 9 1/2 mil", men tidsbortfraktaren ändrade formuleringen till "ca. 9 mil". Certepartiet undertecknades i denna form av parterna men med av tidsbefraktarens mäklare gjorda förbehållet om att fartuppgiften inte motsvarade de uppgifter som hade givits i förhandlingarna. Sistnämnda ansåg tidsbefraktaren ha varit av avgö-

---

[53] Se även NSM 1973 s. 4354 varvid vid tolkningen av den av tidsbortfraktaren garanterade uppgiften om fartygets bilkapacitet betydelse gavs åt vissa teckningar som hade företetts vid avtalsförhandlingarna. Jfr vidare skeppsbyggnadsfallet ND 1979.210 (Norsk skiljedom) s. 224 ff. varvid det inte hade bevisats att beställaren framställt särskilda krav om maximallastning på två däck, ej heller visade händelserna efter avtalsslutet i en sådan riktning.

[54] Detta avgörande berör fartygets rättsliga egenskaper, se närmare Del II.

rande betydelse för fraktslutet. Tidsbortfraktaren invände att certepartitexten var av avgörande betydelse. Skiljemännen prioriterade certepartiuppgiften särskilt med hänsyn till att samma uppgift hade givits av tidsbortfraktaren då dennes mäklare "hade slagit fast fartyget". Någon vikt kunde inte ges åt mäklarnas "försäkringar" i sammanhanget. Dessutom hade tidsbefraktarens mäklare varit medveten om att mäklaruppgifter inte kunde binda tidsbortfraktaren utöver den i certepartiet intagna uppgiften. Detta ansågs vara fallet trots att tidsbefraktaren själv inte hade haft kännedom om förhandlingarna mellan mäklarna[55].

Nära fartygsbeskrivningen står de avgöranden som gäller problemet med att fastställa vad som har avtalats om befraktarens skyldighet att avlämna last.

För finsk rätts del är ND 1964.61 (FHD) av vikt. HD beviljade inte fullföljdstillstånd. Ett befraktningsavtal för tre konsekutiva resor för transport av pappersved ("pulpwood") hade slutits mellan parterna. I sin accept hade befraktaren angivit att transporten avsåg obarkad granpappersved bestående av småvirke. Den i accepten intagna uppgiften ingick inte i det mellan parterna upprättade certepartiet, som endast hade ett omnämnande om "pulpwood". Bortfraktaren hade inte gjort invändning mot accepten. Bortfraktaren krävde ersättning för dödfrakt, emedan den av befraktaren avlämnade lasten var tyngre och mera skrymmande än pappersved. Rådstuvurätten fann att det faktum att befraktaren i sin accept givit en från den vedertagna uppfattningen avvikande innebörd åt ordet pappersved ("pulpwood") inte kunde ändra betydelsen av det undertecknade certepartiet. Kravet på dödfrakt förkastades emellertid, emedan det inte hade visats att intagningen i anledning härav hade blivit sämre. Vasa hovrätt ansåg en viss konfliktsituation föreligga mellan certepartiuppgifterna och acceptens innehåll. Hovrätten ansåg att bortfraktaren hade godkänt certepartiet jämte accepten om att befraktningen avsåg obarkat småvirke, emedan bortfraktaren låtit fartyget företa den första avtalade resan utan att därförinnan göra anmärkning mot befraktarens beskrivning av lasten. - Medan underrätten tillmätte certepartiets beskrivning avgörande relevans byggde hov-

---

[55] Se även ND 1978.113 (Norsk skiljedom) varvid en oklar certepartiklausul tolkades med beaktande av data som varit aktuella vid förhandlingarna. Motiveringarna visar att tolkningsresultatet uppnåddes med hänvisning till befraktarens ensidiga subjektiva avsikt, men å andra sidan har man även hänvisat till en god tro- standard.

rätten acceptens relevans på att bortfraktaren låtit företa den första resan. Med andra ord borde bortfraktaren ha reklamerat. Motiveringarna ger inte närmare vägledning om när utanför certepartiet stående uppgifter skall anses vara relevanta.

I ND 1914.302 (Kristiania sjøret) var det fråga om avtalsförhandlingarnas förtydligande effekt. Befraktaren hade åtagit sig att avlämna en full och komplett last på inte mindre än 4600 fat. Befraktaren avlämnade inte full last och krävdes på dödfrakt. Dödfraktens belopp beräknades på differensen mellan den avlämnade lastmängden och 5000 fat. Fartyget kunde ha lastat mera än sistnämnda mängd. Mängden på högst 5000 fat hade varit uppe i parternas förhandlingar. Domstolen ansåg att avtalet avsåg högst denna mängd. - Några närmare motiveringar för på vilken grund avtalsförhandlingarna tillmättes relevans ingår inte i domen, men man betonade särskilt bevisningsaspekter och vittnesutlåtanden.

Ovan refererade avgöranden visar att problemställningen aktualiseras enligt två alternativ. För det första kan det vara fråga om utomstående datas förtydligande effekt. För det andra kan det närmast vara fråga om att i en konfliktsituation, alltså vid en tolkningsdissens, prioritera antingen certepartidata eller utomstående data[56]. Det andra alternativet kan även beröra misstagsfall av den typ som avses i AvtL 32 § 1 mom.[57].

---

[56] Jfr Adlercreutz II s. 88 ff. om tolkningsdissens. Adlercreutz uppställer tre typfall av tolkningsdissens. Vid öppen dissens ingår parterna avtalet medvetna om att de lägger olika innebörd i avtalet. I fråga om dold dissens tror sig parterna vara överens om avtalets innehåll, vilket dock inte är fallet. Då dissens är öppen för den ena parten och dold för den andra, är den förstnämnda medveten om den andras avvikande mening beträffande avtalets innehåll. Ytterligare förekommer det ett gränsfall mellan den andra och den tredje gruppen. Detta gränsfall då parten borde ha insett den andras avvikande uppfattning är i själva verket ett centralt alternativ.

[57] Jfr Olsson s. 10.

Däremot framgår inte av ovan refererade rättspraxis enligt vilka hållpunkter man bedömer de utanför certepartiet stående uppgifternas relevans [58]. I övrig nordisk rättspraxis har motsvarande principiella spörsmål behandlats. Som en allmän utgångspunkt har man betonat certepartiets avgörande betydelse. Certepartiet utgör den centrala grunden för parternas mellanhavanden. Detta överensstämmer med uppfattningen att skriftliga avtal över huvud taget prioriteras framom data utanför kontraktet. Nordisk rättspraxis visar dock å andra sidan att utomstående data tillmäts betydelse som förtydligande tillägg särskilt då man i förhandlingarna har diskuterat tämligen individuella villkor eller då sådana villkor i övrigt har ansetts vara aktuella mellan parterna[59]. I en konfliktsituation har man i vissa fall prioriterat utomstående data och beaktat även AvtL 32 § 1 mom.[60]. Ej heller

---

[58] Se även ND 1929.73 (SHD).

[59] I ND 1942.281 (SHD) hade parterna uppgjort ett Baltcon-certeparti, men endast i förhandlingarna upptagit frågan om rederiets skyldighet att avge en förhandsnotis om slutgiltigt lastningsdatum. Förhandsnotis skulle ges omedelbart i samband med befraktningsavtalets ingående. Med beaktande av förhandsnotisen försenades fartyget från lastningshamnen och befraktaren krävde ersättning på grund av förseningen. HD ansåg det bevisat att rederiet hade uppgift om nämnda i certepartiet icke intaget villkor och att rederiet trots detta inte hade avvisat befraktningen. Befraktaren var berättigad till ersättning. Hovrätten kom till samma resultat, medan underrätten och nedre revisionen ansåg att certepartiets ordalydelse var av relevans och att det skilt förhandlade villkoret därmed kunde lämnas obeaktat. I målet betonades särskilt frågorna om rederiets vetskap om det aktuella villkoret och bevisningsaspekter. I ND 1940.129 (Bergens byrett) ansåg domstolen i stöd av vittnesutlåtanden att vissa uppgifter givna i avtalsförhandlingarna var relevanta.

[60] I ND 1951.652 (Oslo byrett) ansåg domstolen beträffande Baltime det vara med beaktande av omständigheterna (s. 654) "en ren lapsus når 'London' i certepartiets trykte tekst ikke er rettet til 'Oslo', slik som departementet ubestridt har anført at det ha vaert forholdt i en rekke lignende tilfelle. Man finner derfor at certepartiets voldgiftsbestemmelse hvad dette punkt angår må fortolkes slik at Oslo er avtalt mellom partene som stedet for voldgiften". Jfr Lando s. 130. Jfr ND 1983.105 (Hovrätten för Västra Sverige) varvid parterna hade hänvisat till Exxonvoy 69 som innehöll klausulen "London/ New York (strike out one)". Överstrykning hade inte skett. Hovrätten ansåg klausulen vara i den grad oklar att den inte kunde beaktas. Talan kunde därmed väckas i vederbörande tingsrätt. Jfr vidare köprättsfallet NJA 1924.620. Se dock ND 1950.280 (Oslo byrett). Rederiet fick inte bifall för påståendet om att en klausul i certepartiet i misstag hade överstrukits. Detta ansågs inte bevisat. Se vidare ND 1922.186 (Kristiania sjøret). I ND 1921.444 (SHD) ansågs rederiet inte berättigat att kancellera i anledning av felskrivning. I ND 1934.49 (Oslo byrett) tillämpades AvtL 32 § 1 mom. Certepartiet hade i anledning av felskrivning fått annat innehåll än avsetts. Jfr HD 1954 II 125, minoriteten, och UfR 1949.414 om "ydre utgifter". Jfr 1928.455 (NHD), underrättens avgörande

till denna del ger materialet antydan om enhetliga hållpunkter för bedömningen. Reella hänsyn och pragmatiska synpunkter är klart dominerande. Det har betonats att part som anser att certepartiet inte motsvarar den slutliga överenskommelsen borde reklamera[61]. Men det finns även belägg för slutsatsen att reklamation inte i alla sammanhang är en nödvändig förutsättning för att data utanför certepartiet skall anses som relevanta[62]. I många fall har den nu aktuella problemställningen kanaliserats till en konkretisering av den fria bevisvärderingen vid processen. I så fall står man inför ett processrättsligt problem[63].

---

på s. 458. Se beträffamde misstag på andra rättsområden HD 1968 II 30 och HD 1961 II 105.

[61] Se särskilt ND 1964.61 (FHD).

[62] Se ND 1942.281 (SHD) s. 287 varvid det konstaterades att befraktaren inte hade skyldighet att reklamera om att en uppgift saknades i certepartiet. Jfr ND 1940.129 (Bergens byrett) s. 132 f. och Jantzen s. 9 f.

[63] Se allmänt om det skriftliga avtalets betydelse framom andra data exempelvis Vahlén s. 255 och s. 265. Se vidare om de riktlinjer som framfördes i samband med relevansbedömningen, avsnitt 5.2. ovan. I doktrinen ingår ställningstaganden enligt vilka certepartiet tillmäts avgörande relevans. Se Kivimäki & Ylöstalo s. 319 f. och not 8 där det anförs att certepartiet är avgörande vid tolkningen och att det innehåll som certepartiet erhållit inte kan ändras på den grunden att befraktaren inte kände till tolkningen. Se vidare s. 417 f. och not 3 där man utgår från att ett i handeln känt dokument skall vara känt för parterna och att det inte är fråga om förklaringsmisstag om parten underlåtit att ta del av dokumentets innehåll. Se i samma riktning om certepartiets centrala roll Jantzen s. 44 som även betonar bevisningens roll och Rørdam s. 16. Se vidare Gorton (Shipping) s. 66 f. och Gade & Woxholth s. 20.

Ett speciellt spörsmål är konflikten mellan konossement och certeparti. I ND 1948.293 (SHD) var befraktaren inte bunden av konossementsvillkoren men i ND 1925.342 (SHD) prioriterades konossementsuppgifterna. Se även ND 1959.230 (Norsk skiljedom). Se Schmidt m fl s. 49 f. varvid konossementet som den senare handlingen prioriteras men endast under förutsättning att detta inte ställer befraktaren i sämre läge än enligt certepartiet. Rosenmeyer är av annan åsikt, se Rosenmeyer s. 250 f. Se vidare Olsson s. 21, Grönfors (Inledning) s. 99 f. och Falkanger (Incorporation) s. 69 f. Denna problemställning tjänar knappast som vägledning för frågan om relevansen av utanför certepartiet liggande data vid innehållsbedömningen.

Jfr allmänt om reklamationsverkan vid inkorporering av standardvillkor tillsända motparten Olsson s. 19 ff. som såsom utgångspunkt uttalar att reklamationsskyldighet inte föreligger, men att undantag förekommer exempelvis vid bekräftelsebrev med vilka kan jämställas konossement, Taxell s. 42 ff., Wilhelmsson s. 56 ff., Bernitz s. 23 och Hellner (JFT) s. 292 ff. som utgår från en reklamationsskyldighet. I ND 1919.398 (SHD) tillmättes en i konossementet intagen isklausul relevans, emedan befraktaren utan "protest" mottagit konossementet. Se även NJA 1949.724. Jfr vidare ND 1914.10 (Kristiania sjøret) och ND 1910.380 (Bergens Sjøret). Se Krüger (Transportomlegning)

För engelsk rätts del har det framgått att utomstående data under vissa förutsättningar kan beaktas för att förtydliga certepartiets innehåll.

> Ett belysande fall som berör fartygsbeskrivningen är Cargo Ships "El-Yam", Ltd. v. Invoer-en-Transport Ondernemming "Invotra" N.V.[64]. Problemet gällde i vilken grad förhandlingarna skulle tillmätas relevans vid tolkningen av en oklar certepartiklausul om fartygets lastkapacitet. Devlin, J. uttalade som **obiter** (s. 49): "... that once you put anything into a charter-party the previous negotiations become quite irrelevant unless there is some ambiguity and you have to look simply at the final document in order to see what it is that the parties have agreed". Domstolen ansåg dock i det konkreta fallet motiv föreligga för att beakta det som uttalats i förhandlingarna. Orsaken var att man därigenom kunde klarlägga parternas avsikt och den oklara formuleringen i certepartiet[65].

Då de aktuella uppgifterna står i konflikt med varandra kan utanför certepartiet stående data eventuellt prioriteras genom att man konstruerar ett accessoriskt avtal eller i en helhetsbedömning tillmäter andra data än certepartiet relevans.

---

s. 90 ff., särskilt s. 91: "...det at den annen part ikke gjör innvendninger overfor medkontrahentens forventninger kan forstås som et stilltiende samtykke". Vid frågan om inkorporering av standardvillkor i fraktavtal tycks man betona att efter överenskommelsens uppkomst till motparten tillsända eller tillkännagivna standardvillkor exempelvis genom konossement är bindande om inte motparten inom skälig tid reklamerar, se Olsson s. 20 f., Bomgren s. 511, Schmidt m fl s. 49 och Rosenmeyer s. 154 f. Någon annan jämförelse med den nu aktuella problemställningen är knappast på sin plats än att man av lojalitetshänsyn kan förutsätta reklamation om det skriftliga uttrycket för avtalsvillkoren inte motsvarar partens uppfattning om vad som skall beaktas i avtalsrelationen.

Se beträffande tysk rätt Schaps & Abraham s. 475 f. varvid man diskuterar den möjligheten att parterna avsiktligt inte låtit certepartiet beskriva befraktningsavtalets verkliga innehåll exempelvis av den orsaken att bortfraktaren "zugunsten des Charterers von den Bedingungen der ihm von seinem Verbande oder sonstwie zur Plicht gemachten Standardcharter abgewichen ist". Relevansen av utomstående data "hängt von der einzelnen Sachlage ab". Se vidare Schlegelberger & Liesecke s.202 och Wüstendörfer s. 232. Se ytterligare Manca s. 43. Jfr vidare Olsson s. 27 f. om normavtal utanför arbetsrätten.

64 /1958/ 1 Lloyd's Rep. 39 QB.

65 I Mackill v. Wright Brothers (1888) 14 App.Cas. 106 HL beaktades uppgifter i ett memorandum som tillfogats certepartiet.

I J. Evans & Son (Portsmouth) Ltd. v. Andrea Merzario[66] diskuterades de olika konstruktionsalternativen ingående, men det var inte fråga om fartygsbeskrivning. A hade muntligt lovat B att transportera den sistnämndas gods under däck. Så skedde dock inte med påföljd att godset skadades. Parterna tillämpade tryckta standardvillkor i sina mellanhavanden. Enligt villkoren var A inte ansvarig för godsskador uppkomna under en sjötransport. I QB ansågs friskrivningen gälla. I CA ansåg Lord Denning, M.R. att (s. 168) "The cases are numerous in which oral promises have been held binding in spite of written exempting conditions". Han prioriterade det muntliga löftet. De två andra domarna ansåg avtalet omfatta en skriftlig och en muntlig del. I konflikten prioriterades det muntliga löftet. Om friskrivningen uttalade Geoffrey Lane, L.J. (s. 170 f.): "If that is applied to this new term, then the new term i stillborn. The two are logically inconsistent with each other. The express new term must be taken to override the printed condition... Any other conclusion would be to destro ry the business efficacy of the new agreement from the day it started"[67].

Det är oklart om ovan refererade motiveringar är tillämpliga vad gäller innehållsbedömningen. I förestående fall var det fråga om en friskrivningsklausuls inverkan[68].

I nordisk rätt kan man i stöd av reglerna om tolkningsdissens avgöra olika konfliktsituationer. I engelsk rätt kan avtal korrigeras (**rectification**) i stöd av reglerna om **mistake**, se avsnitt 4.7.4. ovan. Även i samband med denna konstruktion är man uppenbart beroende av ganska kasuistiska riktlinjer. Man finner nära jämförelsepunkter med reella hän-

---

66 /1976/ 2 Lloyd's Rep. 165 CA och /1975/ 1 Lloyd's Rep. 162 QB.

67 Se särskilt Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd. v. Adamastos Shipping Co., Ltd. /1958/ 1 Lloyd's Rep. 73 HL och uttalandet av Lord Reid på s. 93 ff. Jfr vidare The Ardennes (1950) 84 Ll.L.Rep. 141 KB och Holman s. 348. Jfr även ett äldre avgörande främst av kuriositetsvärde The Norway (1865) B.M.C./ 2 Crockford 254 PC och 168 Adm. Jfr ytterligare The Ingersoll Milling Machine Co. v. M/V Bolena 1988 AMC 223 2CCA.

68 Beträffande angloamerikansk rätt har Krüger i belysning av **parol evidence** undersökt relevansen av uppgifter som inte har intagits som konossementsvillkor. Han kommer till slutsatsen att det är fråga om en mycket kasuistisk prövning. Se Krüger (Transportomlegning) s. 79 ff.

syn[69]. Å andra sidan tycks det i viss mån finnas möjligheter att precisera de rekvisit som anses vara relevanta i sammanhanget. Det har bl.a. vid **common mistake** för korrigering krävts att den som kräver korrigering skall visa "a common intention in regard to the particular provision of the agreement contained in the instrument which is in question" och "an outward expression of accord between the parties". Vidare skall den gemensamma avsikten fortgå "up to the time of execution of the instrument". Dessutom skall den eventuella korrigeringen "accurately represent the true agreement of the parties at the time". Som ett mera konkret exempel kan framföras att bortfraktarens mäklare skall ha undertecknat certepartiet utan vetskap om skillnaden mellan den verkliga avsikten och certepartiet samt att befraktarens mäklare i misstag skall ha uppgjort certepartiet i avsikt att det skall undertecknas, omedveten om den nu avsedda diskrepansen[70]. Beträffande **unilateral mistake** har det för korrigering krävts att den som var i villfarelse om dokumentets innehåll visar att villfarelse förelåg. Motparten skall dessutom ha haft "actual knowledge" om villfarelsen. Det räcker därmed inte att motparten borde ha haft kännedom om villfarelsen. Emedan **rectification** är en **equitable remedy** skall det dessutom anses att motpartens beteende är "unconscionable so as to lead equity to intervene" eller att motpartens fördel är "unconscionable". Det är givet att bevisningen vid alla olika typer av **mistake** är av avgörande betydelse. På den som vill föra bevisning om misstag i dokumentet ställs höga krav. Det anses att säkerheten i avtalsförhållanden i annat fall skulle riskeras. Detta

---

[69] Dessa riktlinjer framgår av Coombe, Marshall & Co. v. Price & Pierce (1921) 7 Ll.L.Rep. 198 KB. som gällde lastens stuvningsfaktor och krav på dödfrakt. **Rectification** kom inte i fråga, se särskilt uttalandena av Roche, J. på s. 199. Se det motsatta resultatet i Reederei Rochling, Menzell & Co. v. Vincente Daudi (1926) 24 Ll.L.Rep. 128 KB som även avgjordes av Roche, J. Det var fråga om **mutual mistake**. Domstolen formulerade den för korrigering utsatta klausulen.

[70] De först citerade bedömningskriterierna ingår i Olympia Sauna Shipping Co. S.A. v. Shinwa Kaiun Kaisha Ltd. (The "Ypatia Halcoussi") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 364 QB. Rekvisiten beträffande mäklarexemplet fastställdes i Etablissements Georges et Paul Levy v. Adderley Navigation Co. (The "Olympic Pride") /1980/ 2 Lloyd's Rep. 67 QB.

accentueras särskilt i kommersiella förhållanden. Synen är restriktiv beträffande accepterande av **rectification**[71].

I amerikansk rätt finns det belägg för att utomstående data i vissa fall tillmätts relevans.

> I Sewall v. Wood[72] var det fråga om att förtydliga en certepartibeskrivning om lastkapaciteten med hjälp av det som försiggått i korrespondensen mellan parterna. Förhandlingarna tillmättes relevans med motiveringarna (s. 16): "This correspondence presents facts and circumstances surrounding and pertinent to the making of the contract contained in the charter party and out of which it grew. They were necessary to the proper understanding of the terms of the contract, which they in no wise contradicted but only explained, and were not in any wise inconsistent therewith... There can be no doubt that this represented carrying capacity of the ship tendered,

---

[71] Se beträffande **unilateral mistake** The Ypatia Halcoussi- avgörandet i föregående not. De ovan uppräknade bedömningskriterierna fastsälldes i detta fall. Även bevisningens betydelse betonades. Bingham, J. uttalade att den som vädjade till villfarelsen (s. 371) "may very well have paid a high price for an understandable administrative oversight" men tillade "But I am bound by legal principles ...". Se även Agip S.p.A. v. Navigazione Alta Italia S.p.A. (The "Nai Genova" and The "Nai Superba") /1983/ 2 Lloyd's Rep. 333 QB om tolkningen av en eskalationsklausul.

I Rhodian River Shipping Co. S.A. v. Halla Maritime Corp. (The "Rhodian River" and The "Rhodian Sailor") /1984/ 1 Lloyd's Rep. 373 QB vidtogs **rectification** då det hade visats att i certepartiet hade införts fel namn som **owner**. Det betonades dock allmänt att det krävdes en hög grad av bevisning av misstaget av den som hänvisade till det och att det var problematiskt med att visa (s. 375) "a continuing intention, objectively manifested, by the other party to the contract which is inconsistent with or omitted from the written instrument to which the parties have reduced their agreement". I Federazione Italiana de Consorzi Agrari v. Federal Commerce & Navigation Co., Ltd. (1949) 82 Ll.L.Rep. 717 KB ansåg resebefraktaren att ordet "or" borde ha överstrukits i stöd av kutym. En korrigering accepterades inte, emedan det inte var bevisat "beyond all reasonable doubt" att det skulle ha varit fråga om **mutual mistake**. I Chandris v. Louis Dreyfus & Co. (1943) 50 Ll.L.Rep. 141 KB korrigerades ett certeparti beträffande lastkapaciteten till att motsvara parternas ursprungliga avsikt. Se ytterligare Joint Danube and Black Sea Shipping Agencies v. Rederiaktiebolaget Iris (1932) 43 Ll.L.Rep. 97 KB samt om bevisningens betydelse Vergottis & Co. v. Ford & Co. Ltd. (1918) 34 TLR 233 KB. Jfr även Demetrios M. Logothetis v. Vergottis (1926) 24 Ll.L.Rep. 130 KB. Se vidare Astle (Legal) s. 107 ff. och Scrutton s. 10. Se allmänt Roberts v. Leicestershire C.C. /1961/ 2 All ER 545 QB. Jfr beträffande de allmänna utgångspunkterna i amerikansk rätt Calamari & Perillo s. 299.

[72] (1905) 135 F. 12 3CCA.

was the inducement to the appellees to charter her. ...It was as much part of the contract of affreightment, as if it had been written into the charter party"[73].

Uppgifterna kan även vara motstridiga. I Interocean Shipping Co. v. National Shipping and Trading Corp.[74] betonades det centrala dokumentets avgörande karaktär och den part som inte sett till att uppgifter intagits i detta dokument fick bära risken[75]. Däremot ansågs uppgifter i telexmeddelanden kunna prioriteras framom certepartiet i The Empire[76]. Skeppsmäklarens bevisning tillmättes relevans och det fastslogs att certepartiet hade formulerats mot parternas avsikt[77].

Ovan refererade praxis ger inte närmare hållpunkter för bedömningen. Den utvisar motsatta slutresultat. Oklarheterna har avgjorts i stöd av en helhetsvärdering av avtalsrelationen[78].

Det antyddes inledningsvis att den nu aktuella problemställningen eventuellt kunde lösas enligt de argument som fastställdes för relevansbe-

---

[73] Jfr även Clydesdale Shipowners' Co. v. William W. Brauer S.S. Co. (1903) 120 F. 854 SDNY.

[74] 1975 AMC 1283 2CCA.

[75] Se även Progress 1931 AMC 383 EDNY. Jfr Chrisdan Trader (1982) SMA 1634.

[76] (1895) 69 F. 101 5CCA. Se i samma riktning Compania Naviera Airgiannis v. Thomas J. Holt 1984 AMC 2228 EDPa.

[77] Se även Patagonia S.S. Co., Ltd. v. Gans S.S. Line (1917) 243 F. 532 2CCA. Se vidare M/V Konkar Pioneer (1987) SMA 2369 om bevisningens relevans och om korrigeringar i certepartiet vidtagna av en av avtalsparterna.

[78] I amerikansk rätt har man allmänt hänvisat till principen om att den mera culpösa parten bär risken vid tolkningen. Se Restatement 2 § 201, Calamari & Perillo s. 118 ff. och avsnitt 4.7.4. ovan. Konflikterna kan även leda till ogiltighet, se Singer Iron & Steel Company vs. Smith & Sons 1932 AMC 1070 SDTex. Se även Ontario Paper Co., Ltd. v. Neff (1919) 261 F. 353 7CCA om **mutual mistake** beträffande fartygets lastkapacitet. Jfr ND 1983.105 (Hovrätten för Västra Sverige). Jfr vidare Amicizia Navigazione vs. Chilean Nitrate 1960 AMC 2070 2CCA. Se vidare om bedömningen Time Charters s. 1 ff. och Gorton (Shipping) s. 66 f.

dömningens del. Härigenom skulle man uppnå en ändamålsenlig ko-ordinering av bedömningsrekvisiten. Frågan bör nyanseras.

Om de data som står utanför certepartiet endast skall komplettera certepartiets beskrivning av fartyget är det fråga om tilläggsinformation, inte om ett självständigt ansvarsåtagande[79]. Exempelvis kan certepartiet innehålla uttrycket "tons", men i förhandlingarna har man preciserat uppgiften som "metric tons". Processuella hinder för att framlägga data föreligger inte så länge som dessa data berör det aktuella tolkningsspörsmålet. Även om man i princip kunde anse det endast vara fråga om förtydligande tillägg har man i sista hand att göra med en tolkningsdissens mellan parterna. Den ena accepterar inte förtydligandet "metric". I annat fall skulle tvist inte uppstå. Det kan anses motiverat att i tillämpliga delar följa nedan anförda närmare lösningsrekommendationer.

Data kan stå i explicit konflikt med varandra. Certepartiet anger "long tons", medan man i förhandlingarna har talat om "metric tons". I dessa fall gäller det att avgöra relevansen med beaktande av en prioritering. Vardera uppgiften kan inte samtidigt tillmätas betydelse[80]. Ett prioriteringsproblem kan uppstå även då certepartiuppgifterna står i konflikt med varandra. I så fall kan det nedan sagda beaktas i tillämpliga delar. Vidare kan givetvis även den ovan nämnda "utfyllningssituationen" utmynna i tolkningsdissens, men i så fall är det fråga om data som inte följer relationen certeparti - utomstående data. Frågan beaktas inte i det följande.

Då befraktaren framställer anspråk i anledning av data som står utanför certepartiet är det naturligt att dessa data är förmånligare för honom och mera betungande för bortfraktaren än vad som framgår av certepartiets ordalydelse. I första hand kan man lösa prioriteringen med hjälp av tolkningsstandardernas hierarki. Vid tolkningsdissens gäller det att acceptera vissa riktlinjer inom en allmän avtalsrättslig problemställning vilken inte har fått en entydig lösning. Det är naturligt att certepartiet presumeras ge uttryck för parternas vilja redan med beaktande av tidsfaktorn. Certepartiet som efterföljande handling tillmäts avgörande betydelse. Man kan dock notera att prioriteringen i viss mån har att göra med svårigheterna i att bevisa förekomsten av andra relevanta data. Som sagt, detta är ett processrättsligt spörsmål som inte skall påverka de materiella rekvisiten.

---

79 Jfr Krüger (Transportomlegning) s. 91 f. och även Gade & Woxholth s. 20. Givetvis kan parterna efteråt vara överens om att en sådan komplettering kommer eller inte kommer i fråga.

80 Jfr även the **battle of forms** vid standardavtal, se exempelvis Hellner (JFT) s. 296 f.

Parternas subjektiva gemensamma avsikt kan fastslås. Detta skall inte ske fiktivt. Även andra argument skall göra sig gällande. AvtL 32 § 1 mom. berör i första hand ogiltighet, men likadana hållpunkter kan accepteras som grund för bedömningen även i andra fall. Om bortfraktaren insåg eller borde ha insett att innehållet i certepartiet inte motsvarade befraktarens avsikt skall den senare prioriteras. Man kan även förorda att om bortfraktaren konstateras ha varit culpös i att närmare utreda sin avsikt gentemot befraktaren faller risken på den förstnämnda[81]. Några tilläggsrekvisit behövs inte. Prioriteringen enligt detta mönster avviker från synbarhetskravet i samband med relevansbedömningen enligt vilket relevans uppstår först då avtalsgäldenären "måste ha insett" att avtalsborgenären tillmätte data avgörande betydelse. Det sistnämnda hör dock till relevansbedömningen i samband med vilken även andra argumenteringsalternativ är aktuella.

Ovan nämnda prioritering kan inte tillämpas då bortfraktaren var i god tro/icke-culpös och/eller då befraktaren var i ond tro/culpös eller då vardera parten var i god tro/icke-culpösa eller ond tro/culpösa. Man kunde exempelvis vid valet av alternativ prioritera den part som varit mindre culpös. Det är dock särskilt svårt att i praktiken exakt gradera det culpösa beteendet. Teoretiskt kunde en hårfin skillnad i graden av culpa leda till märkbara skillnader i fråga om valet av tolkningsresultatet. Betydelsen av reella överväganden accentueras. En ändamålsenlig lösning är att prioritera certepartiets ordalydelse då god tro- standarden i den ovan avsedda formen inte är tillämplig. Ordalydelsen tolkas i enlighet med de övriga riktlinjer som gäller vid innehållsbedömningen. Om man härvid är tvungen att beakta avtalshelheten är det dock inte uteslutet att culpaavvägningen har en viss funktion att uppfylla, men den är i så fall likvärdig med andra reella hänsyn, såsom avtalets syftemål, parternas ställning och avtalsbalansens upprätthållande[82].

---

[81] Jfr ND 1979.33 (Hålogaland lagmannsrett) om fartygslega, s. 40: "Kontrakten er utarbeidet av Forsvarsdepartementet og mulig tvil om forståelsen av denne må etter flertallets mening gå ut over departementet. Det er departementet som er den erfarne part på området, og som burde gitt kontrakten et innhold som ikke kunne reise tolkningstvil. Rederne er aktive fisker og utarbeidelse av kontrakter ligger utenfor deres erfaringsområde". **De facto** är det fråga om en **adversus eum**-regel. Jfr vidare ND 1959.15 (Gulating lagmannsrett) s. 17 och ND 1969.90 (Kragerø herredsrett).

[82] Se Schmidt (Typfall) s. 520 som för det fall att ingendera parten kan anses ha varit vårdslös hänvisar till reella hänsyn. Schmidt utgår från en culpaavvägning - den mera culpösa får bära risken, dock med en uppenbar modifikation om att "dela" ansvaret i vissa fall. Jfr lösningsmodellerna uppställda av Adlercreutz, se Adlercreutz II s. 92 ff. Adlercreutz' alternativ är ogiltighetsmodellen, förklaringsmisstagsmodellen, dolusmodellen, culpamodellen, vanlig tolkning och utfyllning samt kombinationsmodellen som

Vid en ovan förordad lösning tillmäter man certepartiet central vikt dock så att övriga normala tolkningsprinciper inte blir åsidosatta. Samtidigt ger man visst begränsat utrymme för ersättande av certepartiuppgiften med andra data med hjälp av en avvägning som inte kan påstås avvika från en tämligen hävdvunnen om än inte enhetlig syn. Å andra sidan medges att man vid nu avsedd tolkningsdissens inte har lyckats tillfredsställa det förutsebarhetskrav som uppställdes för undersökningen. Det återstående alternativet är att typfall i rättspraxis används. Utgående från nordisk befraktningsrättslig rättspraxis är detta knappast annat än en förhoppning. En explicit certepartistyrning som utesluter betydelsen av utanför certepartiet stående individuella data ger parterna en tydlig utgångspunkt.

Befraktaren har ytterligare en utväg till sitt förfogande. Fartygsbeskrivningen i certepartiet kan omfatta både individuella och standardiserade uppgifter. Om utanför certepartiet stående data är relevanta enligt riktlinjerna för relevansbedömningen i avsnitt 5. ovan och certepartiuppgifterna standardiserade kan man i normal ordning använda den rättstekniska tolkningsregeln enligt vilken individuella uppgifter prioriteras framom standardiserade[83]. Regeln kan anses tillämplig även om den individuella uppgiften inte ingår i certepartiet. Motiven i KöpL och NKöpL synes emellertid inte tillåta en prioritering av sådana data som inte kan betecknas som "avtalade"[84]. Den nu uppställda lösningsrekommendationen kan försvaras i den belysningen att den faktiska partsavsikten kan saknas beträf-

---

såsom första steg omfattar vanlig tolkning och utfyllning och såsom andra steg nyanserar denna lösning med en culpaavvägning. Culpabedömningen omfattar "huruvida den som haft anledning misstänka en annan uppfattning hos motparten och därför **bort klargöra** sin egen uppfattning och undanröja missförståndet". Culpabedömningen är nödvändig endast om det första steget inte leder till resultat. Se om kritiken mot den sistnämnda rangordningen Schmidt s. 424 f. Se Huser s. 424 f. som betonar att ett beslut beträffande vilken part som har varit mera culpös kan vara oöverkomligt. Enligt Huser "synes gode grunner å tale for at tolkeren i slike tilfelle heller faller tilbake på de alternative objektive standarder". Jfr i amerikansk rätt not 50 ovan och Calamari & Perillo s. 119 ff. om accepterandet av principen om att den mera culpösa parten bär risken.

Se om förhållandet mellan avtalade och i övrigt relevanta data KöpL 17 § 2 mom. De förstnämnda prioriteras. Se även NKöpL 17 § och Ot. prop. Nr. 80 (1986-87) s. 59 varvid det uttalas att tilläggsbestämmelserna som täcker området utanför det avtalade naturligtvis viker undan för det som följer av avtalet. Ett närmare begrundande om tolkningsdissens ingår inte i motiven.

[83] Jfr Lando s. 125.

[84] Se not 82 ovan om köplagstiftningen. Se noterna 92 och 94 under 4.2. Bl.a. Wilhelmsson och Telaranta anser att utomstående data i nu nämnda fall prioriteras, medan Aho tycks vara av motsatt åsikt.

fande standardlösningen, medan detta inte är lika uppenbart beträffande den individuella uppgiften[85].

Om utanför certepartiet stående individuella data är förmånliga för bortfraktaren står det givetvis i hans intresse att hänvisa till deras prioritering. Bedömningen följer i tillämpliga delar ovan nämnda riktlinjer[86].

Part som anser att certepartiet inte motsvarar hans avsikt kan reklamera härom. Försummad reklamation kan ha den verkan att certepartiet faktiskt är av avgörande betydelse vid innehållsbedömningen och att parten har givit sitt stillatigande samtycke härtill[87]. Reklamation kan dock knappast kategoriskt anses utgöra en förutsättning för prioritering av utomstående data. Detta framgår särskilt tydligt då det gäller att prioritera utomstående individuella data framom certepartiets standardvillkor. För de sistnämndas del har part ofta inget inseende i det närmare innehållet. Försummad reklamation utgör endast ett avvägningsmoment, då man skall avgöra frågan om partens stillatigande samtycke.

---

[85] En motsvarande lösning har ofta explicit stipulerats i standardcertepartierna då det gäller att ge prioritering åt certepartiuppgifter som står i konflikt med varandra. Moderna standardcertepartier är uppgjorda i box-form. Del I består av individuella villkor, del II av standardiserade. Se exempelvis Grainvoy: "This Charter consists of Part I and Part II. The typewritten provisions of Part I shall prevail over the terms contained in Part II and in this Preamble to the extent of any conflict between them". Jfr vidare NSM 1974 s. 4423 f.

[86] Även andra regleringsalternativ kan aktualiseras vid tolkningsdissens. Det kan gälla att utreda huruvida den mäklare som har befullmäktigats av parten att förhandla om befraktningen har överskridit sin befogenhet genom att exempelvis för sin huvudman acceptera mera betungande villkor än vad han haft rätt till. Störningen skall lösas i stöd av reglerna om fullmakt. Se AvtL 10 och 11 §§ och exempelvis Grönfors (Avtalslagen) s. 74 ff. Jfr om ombudets rätt att göra avvikelser i allmänna avtalsvillkor Olsson s. 25 f.

[87] BIMCO's uppmaning om kontroll av certepartiet har ett visst samband med reklamation, se Check Before Fixing, s. 1/3/5-86: "Is the Charter Party issued Correctly? Do check the recap message before signing or (if signed elsewhere by an authorised agent) immediately on receipt of the charter, check as to whether it correctly reflects what has been agreed, and protest/insist on corrections at once if necessary. Claims that mistakes have been made have much less impact if discovered at a later stage". Jfr AvtL 6 § 2 mom. Se även Huser s. 140. Se även The Rhodian River- avgörandet i not 71 ovan s. 377, särskilt punkterna (2) och (3). En reklamation ansågs inte nödvändig för åstadkommande av **rectification**. Bingham, J. hänvisade bl.a. till genomläsning av kontraktet (s. 377) "not like a lawyer perusing a deed but with a businessman's glance at something thought to confirm a concluded deal and requiring no more than a cursory check to see that it contained nothing new of substance".

6.2. Betydelsen av fartygets särskilda egenskaper för befraktaren med beaktande av sanktionerna vid fel

6.2.1. Allmänt

Utredningen av den avtalsrättsliga bakgrunden visar att relevansbedömningen uppfattats vara nära anknuten till den specifika påföljd som påyrkas i anledning av fel, se avsnitten 4.2.1.3.a vid not 12 och 4.2.1.3.b. före not 52. Påföljdsmekanismen företer dock ett så stort antal tilläggsregler och -principer att relevans enligt systematiken i denna undersökning inte innebär att en påföljd inträder även om den inre avtalsnormen eller någon av de övriga normerna inte har iakttagits. Man kan allmänt säga att både relevans- och innehållsbedömningen utgör nödvändiga, men inte tillräckliga rekvisit i påföljdsmekanismen. Bl.a. bevisningen med hänsyn till fartygets faktiska egenskaper utgör ett nytt element.

Vid utredningen av förutsättningarna för påföljdernas inträde krävs en närmare nyansering i enlighet med de skilda påföljder som aktualiseras vid fel i fartyget. Detta är betydelsefullt för befraktaren både då han förrättar val av sanktionsalternativ eller ställer kraven i en prioritetsordning och då han skall bedöma huruvida han kan erhålla bistånd av vederbörande beslutsfattare (exempelvis av en domstol).

Fartygsbeskrivningen har inte endast en ovan nämnd negativ utan även en positiv roll genom att beskrivningen underlättar befraktarens beslut att ingå avtal och hans kalkyler om möjligheterna att uppfylla sina individuella syften. Dessa aspekter upptas till behandling i samband med utredningen av de särskilda egenskaperna i avsnitten 6.4. - 6.8. nedan. Beskrivningens syftemål blir härigenom klarlagt [1].

Ej heller vid utredningen av påföljdsmekanismen kan de allmänna avtalsrättsliga riktlinjerna förbises, men, som sagt, det finns inte utrymme att i alltför hög grad utreda denna fråga. Vissa lösningsrekommendationer för befraktningsavtalens del resulterar dessutom i en vaghet som inte i ett förutsebarhetsperspektiv är helt tillfredsställande. Främst avses intresseavvägningen vid hävning och frågan om kausaliteten i skadeståndssammanhang [2].

---

[1] Jfr Jantzen s. 339 f.

[2] Jfr beträffande dispositionstekniska svårigheter Sundberg s. 168 ff. Se även Bengtsson s. 1 om betydelsen av påföljdshelheten.

De olika felpåföljderna företer ett antal olikheter beträffande förutsättningarna, men man vågar påstå att de alla har som syfte att trygga den normala och planerade omsättningen i samhället [3]. Frågan är i hurudan relation de skall ställas till varandra så att detta ändamål bäst blir tillgodosett.

Sundberg har utgått från att påföljderna skall befrämja önskvärda handlingar, vilket enligt honom innebär att dom på naturaluppfyllelse utgör en primär påföljd vid fel. Undanröjandet av denna påföljd skall inte ske utan vägande skäl. Man befrämjar **pacta sunt servanda**- principen. Som den andra ledande principen framför Sundberg att påföljdssystemet inte skall "ses såsom etablerat enbart för att genomtrumfa kontraktsnormens reglering **á tout prix** och på så vis tjäna säkerheten i avtalsförhållandena". Avtalsbalansen skall upprätthållas även om detta skulle innebära ett åsidosättande av **pacta sunt servanda**- principen "när förutberörda säkerhet i avtalsförhållandena icke tager någon egentlig skada av denna lösning" [4].

Sundbergs utgångspunkter är av betydelse även beträffande befraktningsavtal, men åsidosättandet av kontraktsnormen har för befraktningsavtalens del ansetts kunna komma i fråga endast i särskilda undantagsfall. Däremot kan det knappast anses föreligga något hinder för att påföljdsrekvisiten konstrueras på så sätt att den uppställda strävan till avtalsbalansens bibehållande kan uppnås. De nu nämnda infallsvinklarna ger belägg inte endast för naturaluppfyllelse som en viktig och primär påföljd utan även för vederlagsnedsättning. Dessa påföljders syftemål är förenliga med upprätthållandet av avtalsbundenheten och avtalsbalansen [5]. De befrämjar fasta avtalsförhållanden och står närmast avtalsrelationens normala avvecklande [6].

---

[3] Vid avsaknad av sanktioner inser man utan svårigheter att riskerna för en avtalspart skulle ligga på en icke-godtagbar nivå. Detta kunde dessutom medföra att många samhällsbefrämjande avtal - som en kollektiv företeelse - inte skulle ingås eller uppfyllas.

[4] Se Sundberg s. 97 beträffande citatet och i övrigt s. 73 ff. och s. 91 ff. Jfr Christensen s. 26 ff. och s. 61 ff. som finner påföljdsreglernas utformning ha en grund i gemensamma ändamålssynpunkter och en gemensam reparativ verkan. Jfr vidare Taxell s. 182.

[5] Se om denna betoning Taxell s. 177 ff. och s. 184 ff.

[6] Se om bakgrunden till "grundpåföljden" skadestånd samt om bakgrunden till de andra "klassiska" påföljderna prisnedsättning (**actio quanti minoris**, **Minderung**), hävning och naturaluppfyllelse Sundberg i not 4 ovan.Se vidare Hellner II s. 282 ff. Jfr även Christensen s. XIII ff.

Påföljderna kan givetvis vara avtalsreglerade. I så fall har jämbördiga parter accepterat en från de allmänna reglerna avvikande ordning med de risker som därav kan uppstå.

En dom på naturaluppfyllelse med tvångsverkställighetsverkan kan inte i alla störningssituationer utverkas. Påföljden är dessutom ofta helt opraktisk, emedan den kräver processuella och tvångsverkställighetsåtgärder.

Beträffande befraktningsavtal har problematiken kring dom på naturaluppfyllelse aktualiserats i två hänseenden. För det första föreligger det en anknytning till befraktarens och tredje mans sakrättsskydd. Denna aspekt berör underlaget till diskussionen om fartygets rättsliga egenskaper och återkommer i Del II. För det andra aktualiseras problematiken såsom påföljd av avtalsbrott i relationen mellan bortfraktaren och befraktaren. Det föreligger inte möjligheter att i detta sammanhang detaljerat gå in i den senare frågan. Dom på naturaluppfyllelse med tvångsverkställighetsverkan har inte i nordisk rätt ansetts med säkerhet kunna accepteras **de lege lata**. Inställningen har förmodligen ett samband med det hävdvunna tankesättet om befraktningsavtalens nära samhörighet med personlig prestation varvid en nu nämnd sanktion inte i allmänhet har ansetts vara aktuell. De finska och svenska lagmotiven från sjölagsberedningen på 1930-talet visar i denna riktning [7]. Å andra sidan finns det i dagens läge en viss

---

[7] Se Kom.miet 1939:8 s. 79 vid 126 §: "Ehdotukseen ei ole enempää kuin merilakiinkaan otettu määräystä rahdinantajan oikeudesta vaatia rahtaussopimuksen täyttämistä, koska mitään yleispätevää vastausta on vaikea tähän kysymykseen antaa. 135 ja 136 §:ssä mainittujen tapausten lisäksi voidaan nimittäin ajatella tapauksia, jolloin ei ole mahdollista 'in natura' täyttää sopimusta. Käytännöllisessä elämässä on jokseenkin vieroksuvasti suhtauduttu ajatukseen, että rahdinottaja olisi velvollinen luontaissuoritukseen". Se även SOU 1936:17 s. 182 om 126 § efter hänvisningen till 135 och 136 §§: "Vidare är emellertid att beakta, att oberoende därav kan föreligga omöjlighet att fullgöra avtalet, vilken kan vara antingen definitiv eller av mer eller mindre övergående art. Även på grund därav kan rätten till naturaluppfyllelse vara utesluten. Överhuvud står man emellertid i det praktiska livet skäligen främmande för tanken på ett åläggande för bortfraktaren att in natura fullgöra visst fraktavtal, låt vara man medgiver tänkbarheten därav". I svensk rätt har avgörandet ND 1922.250 (SHD) ansetts reflektera principen om att naturaluppfyllelse inte är möjlig därför att en befraktares rätt till skadestånd i anledning av oberättigad hävning av befraktningsavtalet från bortfraktarens sida fastställdes beloppsmässigt enligt tidpunkten för avtalsbrottet och inte enligt en senare tidpunkt. Jfr Kungl. Maj:ts prop. 1973:42 s. 197 ff. och s. 293 ff.

Se för norsk rätts del Instilling 1936 s. 53 varvid man förhåller sig mera positivt till möjligheten att erhålla dom på naturaluppfyllelse än i de finska och svenska motiven.

En dom på naturaluppfyllelse är osäker i ett internationellt perspektiv vad gäller köp. Enligt FN- konventionen art. 28 "är en domstol inte skyldig att avkunna dom på

tendens att se mera nyanserat på denna fråga. För svensk och norsk rätts del har man hävdat att trycket att i vissa fall acceptera en dom på naturaluppfyllelse är uppenbart åtminstone i form av en förbudsdom. Som motiveringar har bl.a. framförts att vid långtidscertepartier kan påföljdsalternativet skadestånd i samband med hävning föranleda oöverkomliga svårigheter i fråga om skadeståndets belopp. Dessutom kan bortfraktaren ha en monopolliknande ställning varvid befraktaren inte har faktiska möjligheter att befrakta substituttonnage från annat håll. I norsk rätt kan eventuellt närmast en förbudsdom **de lege lata** aktualiseras i vissa fall. Man avser dock inte felproblematiken utan närmast icke-uppfyllelse. För norsk rätts del har man dessutom åtminstone **de lege ferenda** förordat möjligheten till förbudsdom [8].

I fråga om felproblematiken är det motiverat att inte primärt iaktta den ovan nämnda sanktionstypen. Fartyget är vanligtvis individualiserat och exempelvis något slag av "omleverans" kommer inte i fråga. Påföljden vore dessutom förenad med ett antal pragmatiska svårigheter närmast i

---

naturalfullgörelse, om inte domstolen skulle göra detta enligt sitt eget lands lagstiftning i fråga om liknande köp som inte regleras av konventionen", se även art. 46. **Lex fori** är alltså avgörande. Oklarhet har uppstått kring formulerignen "är inte skyldig" ("is not bound"). En nu nämnd påföljd används i begränsad omfattning exempelvis i de anglo-amerikanska länderna. Se Reg.prop. 198/86 s. 3, s. 14 och s. 24 samt Honnold sect. 191 - 199. Jfr SGA sect. 52 och hänvisningen till "the Court may, if it thinks fit...". Se härom Atiyah (Sale) s. 377 f. Jfr UCC 2-716.

[8] Se Grönfors (Inledning) s. 21: Prestation in natura kommer inte i fråga för fraktförarens del "annat än när särskilt starka rättspolitiska skäl kan anföras till förmån för att undantagsvis anse tvång till naturaluppfyllelse föreligga" såsom exempelvis vid en monopol- eller motsvarande situation eller vid prestationens unika karaktär. Se idem (Sjölagens) s. 257. Se vidare särskilt Almelöv s. 7 ff. Se även Selvig (Naturaloppfyllelse) s. 559 f., s. 569 ff. och **de lege ferenda** s. 584 ff. Selvig ställer sig positivt till en möjlig förbudsdom. Bortfraktaren har att välja mellan att låta fartyget ligga overksamt eller att uppfylla avtalet. Det bör beaktas att NSjöL 20 § har ändrats härefter (år 1972). Jfr Falkanger (Leie) s. 452 f.

I belysning av naturaluppfyllelsens problematik som helhet i befraktningsförhållanden är ställningstagandena inte enhetliga. Se Braekhus (Sikkerhet) s. 74 ff. om en negativ inställning till dom på naturaluppfyllelse vid sakrättsskyddet. För finsk rätts del finns det å andra sidan en motsatt ståndpunkt hos Lundell, s. 244 ff. som bl.a. uttalar att "Trots att det kan tyckas svårt att införa en sådan sanktion, är det icke oöverstigliga hinder som reser sig för dess introducerande".

Se allmänt om naturaluppfyllelse Sundberg s. 85 ff. som under påföljden inkluderar även "täckningsköpets problematik".

Se om **specific performance** och **injunction** i engelsk rätt not 209 nedan.

fråga om tvångsverkställighetsförfarandet. Dessutom är rättsläget i vilket fall som helst osäkert.

Man frågar sig huruvida någon annan typ av naturaluppfyllelse kan bidra till tryggandet av ett så orubbat avvecklande av avtalet som möjligt trots föreliggande fel. Man står inte särskilt främmande för tanken på att bortfraktaren primärt skall ges tillfälle att inom rimlig tid korrigera störningen. På avtalsrelationens felsektor är det fråga om möjligheten att avhjälpa felet. I relation till den allmänna rättsutvecklingen förordar man ingen ny konstellation. Avhjälpandets primära roll betonas i köprätten [9].

Avhjälpningsrätten går ut på att bortfraktaren har visat vilja att avhjälpa felet. Det är egentligen inte fråga om en sanktion utan om åtgärder för att förebygga sanktioner. Vid ovilja till avhjälpande frågas hur avhjälpningsplikten utformas. Denna plikt kan vidaresanktioneras. Subsidiära sanktioner inträder om avhjälpningsplikten inte uppfylls. De subsidiära sanktionerna utgör påtryckningsmedel till avhjälpande. I dessa fall kan man tala om naturaluppfyllelse med sanktionsverkan. Både vid avhjälpningsrätt och avhjälpningsplikt är det skäl att ställa påföljderna i en hierarkisk ordning. I annat fall föreligger det inte intresse för avhjälpande varken med tanke på att förebygga sanktioner eller med tanke på påtryckningseffekten [10]. Avhjälpande kan givetvis inte alltid äga rum, men i så fall får bortfraktaren bära risken för att andra påföljder inträder.

I SjöL ingår ingen påföljdsreglering vid fel i motsats till påföljderna vid godsskada och dröjsmål, se SjöL 118-130 och 146-147 §§. En annan fråga är att felet kan konverteras till godsskada eller dröjsmål. Felet kan påverka reglerna om vederlagsrisken i tidsbefraktningen [11]. I resebefraktningen kan liggetidssystemet påverkas [12]. Dessa frågor accentueras vid sjöovärdighet, se avsnitten 7.3.2.-7.3.3. nedan.

---

[9] FN- konventionens sanktionssystem utgår från denna konstellation, se Honnold sect. 27. Se vidare avsnitt 6.2.2. nedan.

[10] Se dock Sundberg s. 195 ff. som hänvisar till synpunkter i motsatt riktning. Se vidare Hellner II s. 288 ff. som skiljer mellan civilrättslig och processuell genomslagskraft vid fullgörande **in natura**.

[11] Se SjöL 144 § 2 mom. Se exempelvis ND 1960.148 (Svensk skiljedom) om fartygets fart och ND 1951.176 (Bergen byrett). Se vidare Gram s. 45 och s. 174 f., Michelet (Tidsfrakt) s. 312 ff. och idem (Off hire) s. 191 ff.

[12] Se SjöL 80 - 88 §§ och 106 §. Se ND 1978.113 (Norsk skiljedom). Jfr även ND 1959.150 (SøHa) varvid dock fel inte ansågs föreligga.

I NUSjöL ingår en sanktionsreglering för tidsbefraktningens del, men det kan svårligen inses att rekvisiten principiellt vore annorlunda i resebefraktningen.

> I NUSjöL föreslås följande reglering: "Föreligger det vid avlämnandet fel i fartyget eller fartygets utrustning, har tidsbefraktaren rätt till avdrag på frakten eller, om avtalsbrottet är väsentligt, häva befraktningsavtalet. Detta gäller inte om tidsbortfraktaren avhjälper felet utan sådant dröjsmål som enligt .. ger tidsbefraktaren rätt att häva avtalet". Förslaget fortsätter: "Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för förlust till följd av dröjsmål eller fel vid avlämnandet. Om tidsbortfraktaren visar att dröjsmålet eller felet inte beror på fel eller försummelse från hans sida, föreligger inte rätt till ersättning. Tidsbefraktaren har också rätt till ersättning för skada till följd av att fartyget vid avtalsslutet saknade egenskap eller utrustning som kan anses tillförsäkrad". För tidsbefraktningsperiodens del föreslås följande: "Hålls fartyget inte i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick, eller utförs resorna för sent, eller föreligger annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida, får tidsbefraktaren häva befraktningsavtalet om det med avtalet avsedda ändamålet väsentligen skulle förfelas. Om tidsbefraktaren vill häva avtalet, skall han meddela detta utan oskäligt uppehåll efter att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det, går hävningsrätten förlorad. (2 mom) Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för skada som har uppkommit på grund av att fartyget går förlorat eller förklaras inte vara iståndsättligt eller inte hålls i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick, om skadan beror på fel eller försummelse från tidsbortfraktarens sida..." [13].

Man kan förmoda att de alternativ och bedömningsrekvisit som förslaget omfattar har accepterats med hänsyn till olika utgångspunkter. Å ena sidan vill man kodifiera och förtydliga rättsläget och å andra sidan vill man inte lämna obeaktad den avtalsrättsliga utveckling som fått sitt uttryck i köplagstiftningen [14]. Givetvis kan befraktningsavtalens särdrag inte lämnas obeaktade [15].

---

[13] I 2 mom. ingår ytterligare en kodifiering av det fall att befäl och besättning ger sedvanlig medverkan åt tidsbefraktaren. Påföljdsalternativen är delvis desamma för både ursprungliga och efterföljande fel, jfr Sundberg s. 230.

[14] Se Grönfors (Inledning) s. 20 ff. Jfr Hellner II s. 281 ff. och Sundberg s. 88 f.

[15] I Reg.prop. 93/86 s. 13 uttalas att köplagstiftningen är uttryck för allmänna avtalsrättsliga principer "och kan tjäna som modell för utformningen av rättsregler rö-

I NUSjöL tar man inte ställning till naturaluppfyllelsens problematik. Ej heller regleras avvisande som påföljd. Det förblir oklart varför fraktnedsättning inte har beaktats som påföljdsalternativ om fel i fartyget uppstår under tidsbefraktningsperioden. Eventuellt kan off hire- regleringen komma tidsbefraktaren till undsättning. Det torde dock inte föreligga principiella motiv till att i stöd av tidsfaktorn utesluta fraktnedsättningspåföljden. I fråga om hävning skärps förutsättningarna för påföljdens inträde om felet aktualiseras under tidsbefraktningsperioden. Garantiansvaret har beaktats explicit vid skadestånd. Om innehållande av frakten eller avdrag från den ingår inte närmare riktlinjer.

I NUSjöL har påföljderna reglerats både vad gäller fel i fartygets särskilda egenskaper och fartygets sjöövärdighet. Det har ansetts som ändamålsenligt att i framställningen nedan beakta sjöövärdighetsfall om dessa kan anses ha betydelse vid den allmänna bedömningen av påföljderna. Sjöövärdighetspåföljderna preciseras i avsnitt 7.3.1. nedan.

Påföljdsklausulerna beaktas i framställningen nedan. Förmodligen föreligger det en viss ovilja till att reglera påföljdsmekanismen i certepartiet, emedan man då förutser störningar. Parterna utgår från den kommersiella strävan att uppnå förmånliga ekonomiska resultat och från ömsesidigt förtroende. Uppfyllelse skall ske i avtalets "anda". Vid utredningen av påföljderna nedan framgår det i vilken mån en annan inställning vid avtalsförhandlingarna och avtalsslutet vore mera ändamålsenlig. Påföljdsklausulerna har en utjämnande verkan mellan olika rättsordningar.

Riktlinjerna vid rese- och tidsbefraktningen är till stor del desamma. I det följande behandlas först tidsbefraktning. Resebefraktningen behandlas med beaktande av eventuella från tidsbefraktningen avvikande regler och principer.

6.2.2. Om avvisande och avhjälpande

Avvisandet sammanbinds med hävning. Utgångspunkten leder till att felet inte får vara ringa för att avvisande skall anses berättigat. I SKöpL 43 § har avvisandet endast anknutits till leveransavtal [16]. Det nu sagda har sin

---

rande andra avtal". Särskilt anses detta vara fallet vad gäller rätten och skyldigheten att avhjälpa fel samt väsentlighetsregeln vid hävning. Det betonas dock att köplagstiftningen har "utformats med tanke på köp av varor" och att principerna inte till alla delar kan tillämpas i fråga om andra avtal.

16 Nämnda lagrum avser eventuellt endast definitivt avvisande, se Christensen s. 88. Se även Almén-Eklund s. 605 ff.

förklaring i avvisandets karaktär. Med temporärt avvisande tolkas avtalsborgenären avse att eventuellt häva avtalet, varvid man inte kan kringgå hävningsförutsättningarna. Avvisandet kan även kombineras med krav på omleverans, vilket aktualiseras beträffande leveransavtal och varor i massproduktion. Omleverans är en form av naturaluppfyllelse [17].

I fråga om befraktningsavtal faller omleveransalternativet bort [18]. Avvisandet kan tolkas utgöra ett uppmärksamgörande från befraktarens sida på att felet skall avhjälpas före den tidpunkt då befraktaren har rätt att på grund av dröjsmål häva avtalet [19]. Befraktaren framställer krav på avtalsprestation utan att härtill anknyts möjligheten att erhålla dom på naturaluppfyllelse med tvångsverkställighetsverkan. Avvisandet är temporärt.

Certepartiet kan reglera rätten till avvisande [20].

Det finns belägg för att avvisandet är berättigat endast om felet inte är ringa. Detta gäller både tids- och resebefraktningen. Denna förutsättning är motiverad med hänsyn till att hävningsreglerna inte skall kringgås.

Ett annat sätt att reglera frågan är att tillåta att avhjälpandet går utöver den i certepartiet reglerade kancelleringsfristen och att även ringa fel berättigar till avvisande. Detta alternativ tycks inte ha vunnit särskilt stöd och det berör dessutom i första hand avhjälpandet.

För off shore- tidscertepartiernas del har det förordats att avvisande som utgångspunkt är möjligt vid varje fel i fartyget utan att bortfraktaren erhåller uppskov beträffande kancelleringsfristen. Ett sådant ställningstagande medför uppenbara risker för spekulering i detaljer från befraktarens sida och kan dessutom leda till oskäliga resultat för bortfraktaren. Å andra sidan kan off shore- verksamhetens särdrag knappast förnekas. Denna faktiska omständighet borde dock hellre styra konkretiserandet av de rekvisit som har uppställts för avvisande än ändra själva rekvisiten.

---

[17] Se om avvisande vid fel Taxell s. 431 f., Rodhe s. 453 ff., Arnholm s. 278 ff. och Selvig (Freight Risk) s. 173 f. I KöpL 34 § 2 mom. och 36 § 1 mom. betonas omleveransfrågorna, se Reg.prop. 93/86 s. 81 f. Jfr NKöpL 34 § 2 st. och 36 § 1 st. samt Ot. prop. Nr. 80 (1986-87) s. 84 ff. Jfr beträffande tysk rätt BGB §§ 537 och 542 om **Miete** och §§ 633-634 om **Werkvertrag**.

[18] Vid kvantumkontrakt kan bortfraktaren anses ha en genusförpliktelse och en motsvarighet till omleverans kan därvid förekomma, se Falkanger (Transportkontrakt) s. 399 f.

[19] Jfr ND 1981.204 (Hålogalands lagmannsrett), underrätten.

[20] Detta kan anslutas till lastningen vid resebefraktning: "The Shippers are not to commence loading until the holds are in such condition as not to damage the cargo". Se beträffande citatet Capelle s. 138. Se även Carver § 613.

I den nu antagna konstellationen avviker man inte från relativt stadgade utgångspunkter. Det är dessutom av vikt att hålla åtskils de olika påföljderna. Huruvida avhjälpande skall följa kancelleringsfristerna eller inte behandlas närmare nedan.

Avvisandet i relation till certepartiets kancelleringsklausul har i vissa fall uppfattats som ett särproblem [21]. Detta framgår klart vid utredningen av angloamerikansk rätt.

Avvisandet påverkar vederlagsrisken. Då tidsbefraktaren inte har mottagit fartyget börjar ej heller befraktningsperioden löpa. I resebefraktningen resulterar avvisandet i att lastning inte påbörjas. Liggetiden börjar inte löpa.

Det kan ligga i tids- och resebefraktarens intresse att avvisa fartyget för att uppnå kancelleringsfristen och därmed ett förbättrat förhandlingsläge på en fallande fraktmarknad eller för att erhålla tid för nödvändiga landoperationer.

Avvisandet står nära påföljden innehållande av egen prestation, se avsnitt 6.2.6. nedan [22]. Avvisandet berör dock befraktningsperiodens början, medan innehållande av prestation kan komma i fråga under befraktningsperioden.

Om inte avvisandets förutsättningar har uppfyllts, om denna påföljd inte påyrkas eller om avtalet inte har hävts är fartyget avlämnat och befraktningsperioden påbörjad. I fråga om tidsbefraktning skall tidsfrakt som utgångspunkt betalas för den löpande perioden och tidsbefraktaren skall stå för de honom pålagda kostnaderna. Avlämnandet hindrar givetvis inte att befraktaren gör andra anspråk gällande, exempelvis off hire-anspråk eller anspråk på att liggetiden inte löper. Dessa sätt att fördela risken följer sina egna regler [23].

---

[21] Se de nordiska litteraturhänvisningarna i not 23 nedan.

[22] Se Christensen s. 79 ff. som behandlar detentionsrätt och temporär avvisningsrätt tillsammans i sin köprättsliga framställning.

[23] Se om avvisande Falkanger (Leie) s. 434 ff. som uttalar bl.a.: "Ikke en hvilken som helst (reparabel) feil bør kunne medføre at leietageren kan avvise skibet. Det må finnes en nedre grense, slik at det sees bort fra de bagatelmessige feil og mangler, selv om det er helt på det rene at de betegner et minus i forhold til den standard man kunne vente på basis av kontrakten". Falkanger understryker även valet mellan avvisande och väsentligt fel å ena sidan och avvisande vid ringa fel jämte en frist för avhjälpande å den andra. Se däremot Gade & Woxholth s. 94 ff. där det beträffande off shore- tidscertepartier bl.a. uttalas att (s. 94) "Avvisningssanksjonen blir følgelig befrakters viktigste beføyelse ved mindre feil og mangler når skipet leveres". Trots att författarna beaktar hävningsmöjligheten genom dröjsmålsregleringen har denna huvudregel ansetts som rekommendabel och motiverad. Å andra sidan accepteras hävningssanktionens subsidiära

Avvisande har alltså uppfattats utgöra befraktarens uppmaning till avhjälpande. Avhjälpandeinstitutet har åtminstone tidigare haft en något underordnad roll som ett justeringsalternativ vid fel [24]. Såsom av den principiella utgångspunkten framgår kan det dock anses vara fråga om en central påföljd. Med avhjälpande avses i det följande rättelse av fel i det avlämnade avtalsföremålet, inte omleverans [25]. Avhjälpningsrätten behöver inte betraktas som en påföljd, men den hör ihop med påföljdsmekanismen och beaktas i det följande.

De skandinaviska köplagarna har ursprungligen endast reglerat säljarens avhjälpningsrätt. Avhjälpningsrätten förutsätter enligt SKöpL 49 § att avhjälpande kan ske innan köparen har hävningsrätt i anledning av dröjsmål och att det är uppenbart att köparen inte skulle ha kostnader eller olägenhet av att låta rättelse ske. De skandinaviska köplagarna har blivit utsatta för kritik beträffande avsaknad av en tillräckligt omfattande reglering i frågan, bl.a. vad gäller avhjälpningspliktens roll [26].

---

karaktär och dess drastiska verkningar, se s. 96 och s. 104. Se vidare Falkanger & Bull s. 189, Gram s. 200 om fel och kancelleringsklausulen, Michelet s. 411 f., idem (Periodens) s. 595 f. där Michelet beträffande sjöovärdighet anför att som huvudregel kommer avvisande i fråga men att oväsentligheter inte förhindrar avlämnande, se även s. 597 f. om avvisande och hävningsrätt samt s. 603 f. om verkan av avlämnande. Se dock Palaja s. 193 f. Se ytterligare Jantzen s. 51 f. Se beträffande transportkontrakt Gorton & Ihre s. 43 och Gram s. 210. Se beträffande tysk rätt Falkanger (Leie) s. 437.

Se ytterligare om avvisande i liggetidssammanhang Tiberg (Demurrage) s. 312 ff. som betonar att fartyget trots brister i vissa fall kan anses avlämnat med hänsyn till kancelleringsklausulen, men att liggetidens förutsättningar inte därmed nödvändigtvis har uppfyllts. Tibergs uttalanden kan dessutom tolkas så att avvisande kommer i fråga endast då felet är väsentligt. Jfr Grönfors (Befraktarens) s. 28 not 4.

I tidscertepartiet kan stipuleras om en förlängning av befraktningsperioden om off hire har ägt rum. Se Palaja s. 296 och Healy s. 856 f. om "tacking".

[24] Jfr Taxells utredning s 430 f.

[25] Se om terminologin Ot. prop. Nr. 80 (1986-87) s. 82 f. Jfr FN-konventionen art. 46 (3) om **repair**.

[26] Se om avhjälpandets primära roll Taxell s. 430 f., Bengtsson s. 10 punkt d samt Hellner II s. 286 f. och s. 293 . I köprätten har avhjälpningsplikten inte alltid ansetts utgöra en påföljdsmöjlighet, se Christensen s. 92 ff. och Hellner I s. 170 ff. Se om det önskvärda i säljarens avhjälpningsplikt **de lege ferenda** enligt svensk köprätt Christensen s. 96 f. Se vidare HyresL 10 §, Reg.prop. 127/84 s. 30 f., GHyresL 16 § och Godenhielm (Huoneenvuokralaki) s. 120 ff. Se beträffande saklega Sundberg s. 77 och s. 211 f. Se vidare Hagstrøm s. 65 som betonar avhjälpandets centrala roll i ett ekonomiskt perspektiv. Se vidare idem s. 66 f. varvid det framgår hur man påverkat rättsutvecklingen i Norge. I jämförelse med NUKöpL anser Hagstrøm fråga vara om en

Säljarens avhjälpningsplikt regleras i KöpL 34 § 1 och 3 mom., medan hans avhjälpningsrätt regleras i 36 §. Av 37 § framgår avhjälpandets primära roll i relation till prisavdrags- och hävningspåföljderna, jfr NKöpL 34 § 1 och 3 st. samt 36 och 37 §§ [27]. Utan att gå närmare in på rekvisiten i KöpL är förutsättningarna för avhjälpande att de ekonomiska belastningarna och de övriga olägenheterna inte får bli oskäligt betungande för avtalsparten [28]. Regleringen av avhjälpningsrätten innebär en tydlig liberalisering av de rekvisit som stipuleras exempelvis i SKöpL 49 §.

Det är osäkert huruvida man kan anse bortfraktaren ha en avhjälpningsplikt. Då en dom på naturaluppfyllelse med tvångsverkställighetsverkan inte som utgångspunkt kan utverkas vid fel kunde man i princip förhålla sig negativt till frågan. Det finns dock andra påtryckningsmedel. Underlåtenhet att avhjälpa felet eller att avhjälpa det inom skälig tid eller bristfälligt avhjälpande kan medföra att andra påföljdsalternativ inträder genom att påföljdernas inre hierarki inte mera fungerar, genom att beteendet anses som culpöst eller genom att underlåtenheten uppfyller ett väsentlighetsrekvisit [29]. Det är motiverat att fortsättningsvis tala om en

---

kodifiering av en mångårig kontraktspraxis. I den gamla norska KöpL hade avhjälpningsrättens kriterier preciserats genom en lagändring år 1974 så att avhjälpningsrätten inte fick orsaka köparen "urimelig kostnad eller ulempe". Dessutom hade en regel om av part utsatta frister tillagts.

[27] Avhjälpandets primära roll framgår av köplagsmotiven, se Reg.prop. 93/86 s. 29: "En av de allvarligaste bristerna i påföljdsystemet vid fel enligt gällande rätt är att det ger ett alltför snävt utrymme för avhjälpande av fel. Avhjälpande av fel är ur ekonomisk synvinkel ofta en ändamålsenlig påföljd. Detta gäller både från parternas synpunkt och allmänt sett. Om köpet t.ex. avser en komplicerad teknisk utrustning som säljaren har tillverkat särskilt för köparen, kan det vara av stor betydelse för köparen att säljaren avhjälper felet. Säljaren är kanske den ende som besitter det nödvändiga tekniska kunnandet och har tillgång till de reservdelar m.m. som behövs för avhjälpandet. Att avhjälpande är en påföljd som oftast ligger i linje med båda parters intresse framgår också av förekommande standardvillkor där felets avhjälpande ofta intar en central plats i påföljdssystemet". Se även Ot. prop. Nr. 80 (1986-87) s. 31 f. och NUKöpL s. 179 f.

[28] Se Reg.prop. 93/86 s. 29 och s. 80 ff. samt Ot. prop. Nr. 80 (1986-87) s. 31 f. och s. 82 ff. samt beträffande tillägsfrist s. 88. Se även Sevón m fl s. 112 ff. I FN-konventionen regleras avhjälpningsplikten och -rätten i art. 46 (3) om **repair** resp. art. 48 om **cure**. Se om avhjälpandets prioritering vidare art. 49 och 50. Se Reg.prop. 198/86 s. 24 ff och Honnold sect. 284 samt 292 - 296. Jfr vidare UCC 2-508 och UCC/Comments s. 142 f.

[29] Se Rodhe s. 22. Jfr Taxell s. 217 och Reg.prop. 93/86 s. 81.

avhjälpningsplikt för bortfraktaren. Störningen kan dessutom konverteras till dröjsmål.

Då avhjälpningsplikten är förenad med befraktarens rätt att framställa krav på avhjälpningsåtgärder kan avhjälpningsrätten närmast beskrivas som bortfraktarens möjlighet att förebygga inträdet av påföljder. Det är en stadgad uppfattning att bortfraktaren har en nu avsedd avhjälpningsrätt. Befraktaren är skyldig att ge bortfraktaren tillfälle till rättelse. Även i NUSjöL accepteras denna lösning. Några olägenhets- eller motsvarande rekvisit på befraktarens sida har man inte uppställt i sammanhanget. Avhjälpningsrätten undanröjer dock fraktnedsättnings- och hävningsmöjligheterna endast under förutsättning att avhjälpande har ägt rum före den tidpunkt då befraktaren på grund av dröjsmål skulle ha rätt att häva avtalet. Ovan nämnda sammanbindning har gammal hävd [30]. Någon normativ hierarki mellan avhjälpande och skadeståndsansvar föreligger inte, men avhjälpandet kan **de facto** medföra att bortfraktaren inte anses ha varit culpös eller att skada inte uppstår eller att skadans omfattning begränsas [31].

Emedan kancelleringsdatum vanligtvis avtalats innebär det ovan sagda att det föreligger en tämligen exakt tidpunkt före vilken avhjälpningsrätten skall utnyttjas och avhjälpandet verkställas utan att andra rekvisit har uppställts [32].

I ND 1977.236 (Svensk skiljedom) hade tidsbortfraktarens förhållande till fartyget beskrivits fel i tidscertepartiet. Tidsbefraktaren

---

[30] Se Hambro s. 129 varvid det anförs att befraktaren med hänsyn till kancelleringsdagen har en absolut hävningsrätt även om "en nödvändig reparation icke förr kunnat behörigen afslutas...". Se även s. 130 f.

[31] Hagstrøm synes för köpets del vara av annan åsikt, se Hagstrøm s. 85. Se FN-konventionen art. 48 (1) där köparens rätt till skadestånd bekräftas trots att säljaren har en avhjälpningsrätt. Jfr KöpL 37 §. Se även Reg.prop. 93/86 s. 83 och Reg.prop. 198/86 s. 25 f.

[32] Jfr ND 1925.193 (SHD) varvid kancelleringsdag inte hade avtalats. Det avsevärda dröjsmålet vid felens avhjälpande ansågs berättiga befraktaren att häva avtalet. Jfr även ND 1928.455 (NHD) varvid dröjsmålsreglerna tolkades "strängt" ur bortfraktarens synvinkel i fråga om erbjudande av substituttonnage samt ND 1921.545 (Kristiania sjøret). Se vidare Gram s. 57 ff. och s. 200, Jantzen s. 266 ff. och Rosenmeyer s. 195 ff. och s. 302. Kancelleringsklausuler jämförs med "fixköp", se Bredholt & Philip s. 211. Deras tillämplighet accepteras med hänsyn till att det i många fall är av central betydelse för befraktaren att antingen få godset avsänt i tid eller att få fartyget in i den planerade trafiken inom rätt tid.

hävde avtalet på denna grund. Skiljenämnden ansåg felbeskrivningen utgöra ett väsentligt avtalsbrott. Tidsbortfraktaren hade emellertid försökt avhjälpa felet genom att fartygets verkliga ägare ställde proprieborgen som säkerhet för certepartiets fullgörelse. Avhjälpandet som sådant konstaterades vara godtagbart, men som kärnfråga uppstod huruvida tidsbortfraktaren hade avhjälpt felet i tid. Skiljenämnden ansåg köplagstiftningen kunna användas analogt. Härav följde att avhjälpande kunde äga rum såvitt det kunde ske utan ett sådant dröjsmål som berättigade tidsbefraktaren att häva. Kancelleringsdatum enligt certepartiet var 31.1. Huvudförhandlingarna inför skiljenämnden påbörjades därpå följande september. Nämnda borgen ställdes under processen genom protokollsanteckning. Skiljenämnden ansåg att ovan nämnda kancelleringsdatum som utgångspunkt var avgörande för avhjälpningsrättens utövande men tillade följande (s. 248): "Och även om man - med beaktande av att ingendera parten vid den tiden kan förutsättas ha varit medveten om felet och dess tänkbara konsekvenser - prövar en mindre sträng analogisk tillämpning av grundsatsen, så kvarstår likväl att rättelse faktiskt ej erbjudits förrän befraktarna redan åberopat felet som grund för den tidigare avgivna hävningsförklaringen och därmed verksamt hävt certepartiet på den grunden". Även med hänsyn till detta tilläggsrekvisit ansågs avhjälpande ha ägt rum för sent.

Ovanstående avgörande visar att det uppenbart finns ett behov av att ibland avstyra kancelleringsklausulens effekt med avseende å avhjälpandet.

Avhjälpningsrätten är i tidshänseende och med beaktande av kancelleringsklausulen ställd inom en sträng ram. Detta kan förmodas utgöra en förklaring till att man i regel inte förutsatt att avhjälpande skall kunna ske utan väsentlig olägenhet för befraktaren. Sådana olägenheter kan knappast uppstå före kancelleringsdagen. Då de skandinaviska köplagarna utgått från en restriktiv inställning till avhjälpningsrätten har detta tydligen varit åtminstone en delorsak till en omfattande praxis att betrygga denna rätt för säljaren genom olika avhjälpningsklausuler vilka ofta ingår som element i garantiklausuler [33]. Inom den moderna nordiska köplagstiftningen föreligger inte mera ett lika starkt behov av en sådan klausulreglering. I motsats till köp är det inte vanligt att certepartiet reglerar bortfraktarens avhjälpningsrätt så att andra påföljder utesluts.

---

[33] Se om kontraktspraxis Hagstrøm s. 79 ff. Jfr beträffande skeppsbygnadskontrakt Brunsvig s. 182 och s. 217 ff.

Om felet inte kan avhjälpas inträder de ovan påtalade subsidiära påföljderna. I sådana fall kan avvisande tolkas innebära hävning. Exempelvis brister i lastkapaciteten eller stora reparationsbehov i fartygsskrovet kan vara av denna natur, medan lastrummens skick och funktionsstörningar i fartygets lyftanordningar i regel går att avhjälpa inom en kortare tidsfrist.

Något avhjälpande från befraktarens sida på bortfraktarens bekostnad kommer inte i fråga. Befraktaren övertar inte besittningen av fartyget. Däremot kan befraktaren ha en befraktningsrättslig underhållsplikt som ansluter till fartygets sjövärdighet, se avsnitt 7.5.2.2. nedan [34].

Avhjälpningsfrågan kan aktualiseras i tidshänseende även efter fartygets befraktningsrättsliga avlämnande. Avhjälpningsplikten betraktas härvid inte på ett från ovan nämnda riktlinjer avvikande sätt [35]. Culpabedöm-

---

[34] Se om avhjälpande särskilt Falkanger (Leie) s. 432 ff., s. 452 f. och s. 455. Utredningen berör lega och analogier är till alla delar inte acceptabla beträffande avhjälpningsplikten, emedan funktionsfördelningen mellan parterna löses på annat sätt än i befraktningen. Falkanger uttalar att avhjälpande prioriteras framom fraktnedsättning och hävning (s. 436) "forutsatt at utbedringen kan skje såvidt raskt at det ikke opstår en forsinkelse som gir hevningsgrunnlag". Falkanger anser vidare att det enligt skandinavisk rätt inte finns särskild "prutningsmonn" beträffande tidsfaktorn. Se vidare idem (Konsekutive) s. 162 om avhjälpningsplikten. Se vidare Palaja s. 194 f. som indirekt antyder att avhjälpande egentligen inte kommer i fråga, emedan fartyget genast vid avlämnandet skall vara i sådant skick att det enligt befraktarens order kan gå ut till sjöss. Se ytterligare Falkanger & Bull s. 189 om sammanbindningen med kancelleringsrätten, Gade & Woxholth s. 95 f. och s. 104 i samma riktning, Gram s. 210, Michelet (Periodens) s. 587 och idem s. 411 f. Se vidare Tiberg (Demurrage) s. 312 f. och s. 315 som för resebefraktningens del ger en lika sträng regel beträffande fartygets skick i förhållande till liggetiden. Tiberg ger emellertid utrymme för en närmare avvägning. Principiellt kunde liggetiden löpa så länge lastning kan pågå oberoende av huruvida fartyget är i skick för sjöresan. Den senare frågan kunde styras via bortfraktarens skadeståndsansvar. Denna principiella ståndpunkt reflekterar samtidigt behovet av att i vissa fall kunna överskrida kancelleringsdatumet. Se dessutom Jantzen s. 269 som anser kancelleringsklausulerna i viss mån oskäliga gentemot bortfraktaren. Jantzen uttalar att man skall "holde seg til ordene så nøye som mulig. Når det er tiden for ankomsten som skal legges til grunn, kan det ikke forlanges at skipet tillike skal vaere lasteklart eller at det skal vaere gitt melding. Og det er uten betydning hva certepartiet bestemmer om lastetidens begynnelse". Reservationerna står i linje med de förbehåll som har fått uttryck i angloamerikansk rätt, se nedan. Jfr härom dessutom Anderson s. 883 ff. Se ytterligare om avhjälpande i andra sammanhang Taxell s. 244 f., Hellner II s. 291 som betonar naturaluppfyllelsens sanktionsverkan vid transportavtal samt Sundberg s. 87 f. och s. 193 ff. Jfr HD 1925 D II 8 om avhjälpande på bortfraktarens bekostnad.

[35] Se Palaja s. 50 och Michelet s. 418 samt i äldre rätt Jantzen (Tidsbefragtning) s. 24.

ningen har betydelse i sammanhanget, emedan den berör grunden för bortfraktarens skadeståndsansvar, se avsnitt 6.2.5.1.b. nedan.

Det torde stå som givet att bortfraktaren har avhjälpningsrätt även under befraktningsperioden. Det finns inte motiv till att betrakta tidsfaktorn ha betydelse i detta sammanhang. Bortfraktaren skall dessutom sporras till avhjälpningsåtgärder vilka leder till en "normalisering" av avtalsrelationen. I avhjälpningsrätten kan inkluderas förebyggande åtgärder, dvs. åtgärder för att förhindra uppkomst av fel såsom underhåll på docka. Klanderfritt avhjälpande kan utesluta inträdet av sanktioner [36]. Någon tidsgräns som skulle motsvara kancelleringsregleringen vid avlämnandet uppställs inte i sammanhanget, men befraktarens intressen beträffande förebyggande åtgärder och avhjälpande kan inte lämnas obeaktade. Bortfraktaren skall förfara med omsorg beträffande tid och plats för avhjälpandet. I annat fall har avhjälpningsrätten inte använts på ett sådant sätt som berättigar till att avstyra sanktionernas inträde. Avhjälpningsrätten aktualiseras särskilt i tidsbefraktningen beträffande fartygets sjövärdighet och fart. Se avsnitt 7.5.2.2. om avhjälpningsåtgärder [37].

Avhjälpande som en konkret åtgärd under befraktningsperioden sker inte utan beaktande av de särskilda regler om dröjsmål och vederlagsrisk som gäller i fråga om befraktningsavtal. Exempelvis kan tidsbefraktaren häva enligt SjöL 146 § och off hire inträda enligt SjöL 144 § 2 mom [38].

I angloamerikansk rätt behandlas problematiken för det första med hänsyn till avvisande som en på sätt och vis självständig påföljd. För det andra skall betydelsen av felet ställas i relation till certepartiets kancelleringsklausul [39].

---

[36] Jfr ND 1953.299 (DHD) och hänvisningen till en "naturlig foranstaltning".

[37] Se vidare om deviationsansvaret vid avhjälpande Krüger (Transportomlegning) s. 355 ff. samt om tidsfaktorn s. 360.

[38] Jfr ND 1971.46 (Hålogalands lagmannsrett). Jfr ND 1953.299 (DHD) och i lägre instans ND 1952.286 (SøHa) om avhjälpningsrätten under befraktningsperioden (konsekutiva resor). Se Gade & Woxholth s. 104 f.: "Bortfrakter kan i almindelighet møte hevningskravet med et tilbud om utbedring. Befrakter kan først heve dersom reparasjonsplikten misligholdes. En reparasjon av lengre varighet kan også under spesielle omstendigheter gli over i en hevningsberettiget forsinkelse". Se vidare Falkanger (Leie) s. 455. Jfr KöpL 35 § och HyresL 10 § 2 mom. samt Godenhielm (Huoneenvuokralaki) s. 128 f. Se även Sundberg s. 196 ff. och s. 230 ff. samt den omfattande diskussionen kring tillsägelseinstitutet. Jfr Selvig (Freight Risk) s. 178.

[39] Se exempelvis S/S Marine Chemist- avgörandet, not 46 nedan, om infallsvinkeln.

Rätten att avvisa fartyget och hävningsrätten har nära beröringspunkter med varandra, se om hävning avsnitt 6.2.4. nedan. Avvisande kommer i fråga under samma förutsättningar som hävning. I tidsbefraktningen medför ett berättigat avvisande att fartyget inte är avlämnat [40]. I resebefraktningen utmynnar avvisandet i resebefraktarens vägran att lasta.

> I Reardon Smith Line Ltd. v. Hansen-Tangen (The "Diana Prosperity") [41] gällde tvisten huruvida identifieringen av ett nybygge hade skett på ett riktigt sätt och enligt certepartiet. Det fanns två tidsbefraktningsavtal i en kedja och den senare tidsbefraktaren vägrade att motta fartyget på grund av den i tidscertepartiet ingående felaktiga identifieringen. De facto var avvisandet ett försök att frigöra sig från ett helt olönsamt avtal. Frakterna på tankmarknaden hade efter avtalets ingående kraftigt sjunkit [42]. Tvisten gällde i första hand tolkningen av identifieringsklausulen, men det framgick **obiter** att rätten att avvisa var beroende av hävningsrätten [43].

I fråga om avvisande påträffas uttalanden enligt vilka resebefraktaren inte behöver påbörja lastningen om en **condition precedent** inte har uppfyllts. Ett sådant villkor har förenats med en utredning av hävningsförutsättningarna.

---

[40] Jfr M/S Chrysanti G.L. (1980) SMA 1417 och kritiken beträffande klausulformuleringen van Gelder s. 59 f.

[41] /1976/ 2 Lloyd's Rep. 60 QB och CA samt 621 HL.

[42] Av domskälen i QB framgår att tidsbefraktarens förlust gick ut på fem miljoner pund om avvisandet inte ansågs berättigat.

[43] Se vidare Pennsylvania Shipping Co. v. Compagnie Nationale de Navigation (1936) 55 Ll.L.Rep. 271 KB. Uppgifterna om tankfartygets uppvärmningsspiraler var felaktiga. Tidsbefraktaren vägrade att motta fartyget. I avgörandet argumenterades kring hävningsförutsättningarna och då dessa ansågs föreligga var avvisandet berättigat. Se vidare The British Oil & Cake Mills Ltd. v. Compania Petrolifera Hispano Americana (1927) 28 Ll.L.Rep. 50 KB om resebefraktarens rätt att avvisa på grund av otillräckligt rengjorda lastrum. Jfr resebefraktningsfallet Louis Dreyfus & Co. v. Lauro (1938) 60 Ll.L.Rep. 120 KB om fel i fartygets lastkapacitet. I detta fall bestred resebortfraktaren emellertid inte avvisandets berättigande. Jfr vidare Compania Naviera Asiatic, S.A. v. The Burmah Oil Co. 1977 AMC 1538 SDNY om substitution av nybygge och identifieringens relevans. Jfr även ett äldre avgörande Watts v. Camors (1885) 115 U.S. 353 varvid avvisandet inte ansågs berättigat vid fel angiven dräktighet.

Frågan om **conditions precedent** är emellertid i ett allmänt avtalsrättsligt perspektiv mera nyanserad än vad ovan har framgått. Åtminstone enligt amerikanska allmänna avtalsrättsliga riktlinjer synes sammanbindningen med en väsentlighetsregel härstamma från en närmare indelning av dessa villkor. Man utgår från att **express conditions precedent** skall uppfyllas till punkten. **Constructive conditions precedent** däremot är underförstådda och framgår inte direkt eller genom tolkning av avtalet. Enligt **Calamari & Perillo** är de "imposed by law to meet the ends of justice". Dessa underförstådda suspensiva villkor skall av avtalsgäldenären uppfyllas endast till en väsentlig del (**substantial compliance**). I så fall kan avtalsborgenären inte avstå från eller innehålla sin motprestation. Sammanbindningen med **material breach** är därmed uppenbar, men systematiskt betraktas en icke-uppfylld **condition precedent** inte utgöra avtalsbrott. Detta har betydelse med beaktande av avtalsgäldenärens skadeståndsansvar. Givet är dock att ett icke-uppfyllt suspensivt villkor ofta i praktiken sammanfaller med avtalsbrott. Riktlinjerna är förenade med ett antal närmare detaljer. Svårigheter kan uppstå då man skall avgöra huruvida fråga är om ett nu avsett suspensivt villkor. Dessutom skall man klarlägga gränsen mellan de två ovan nämnda alternativen. Vidare skall **substantial compliance** konkretiseras [44].

Vid tolkningen av certepartiernas kancelleringsklausuler utgår man från andra premisser. En kancelleringsrätt anses i stöd av klausulen föreligga utan att det samtidigt är fråga om avtalsbrott (**breach**). Det är i och

---

[44] Frågan har även ett samband med innehållande av prestation, se avsnitt 6.2.6 vid not 368. Se beträffande amerikansk rätt Calamari & Perillo s. 381 ff. och citatet på s. 388; på s. 389 anges ett exempel från befraktningsrätten beträffande **express conditions**. Se särskilt s. 396 f. och s. 407 ff. om **material breach** och **substantial performance**. Beträffande denna avvägning framförs det bl.a. följande: "The degree of hardship on the breaching party is an important consideration particularly when considered in conjunction with the extent to which the aggrieved party has or will receive the substantial benefit of the promised performance and the adequacy with which he may be compensated for partial breach by damages". Se även s. 451. Störningar vid uppföljandet av ett suspensivt villkor vid köp kan kanaliseras bl.a. till säljarens rätt att avhjälpa felet (**cure**), se UCC 2-508. Se härom även UCC/ Comments s. 142 f. Jfr Cheshire s. 141 ff.

Se om **condition precedent**- beskrivningen Hong Kong Fir Shipping Co., Ltd. v. Kawasaki Kishen Kaisha (The "Hong Kong Fir") /1961/ 2 Lloyd's Rep. 478 CA s. 490 och Bentsen v. Taylor (1893) 7 Asp.M.C. 385 CA. Se även Carver § 613 och §§ 880 ff. Se särskilt Michelle C (1984) SMA 1992 varvid lastovärdighet inte ansågs utgöra en **condition precedent**. Tidsbefraktaren var inte berättigad att avvisa. Avtalet hade ingåtts på NYPE och den relevanta regleringen ingick i raderna 18-19. Tidsbefraktaren hade inte hänvisat till kancelleringsklausulen. Däremot ansågs fartyget ha gått på off hire efter mottagandet på grund av ovan nämnda fel.

för sig egalt av vilken orsak fristen överskrids. Ett berättigat avvisande kan leda härtill. Möjligheterna att avhjälpa felet verkar vara begränsade. Man måste dock närmare utreda hurudana fel som med hänsyn till kancelleringsklausulen berättigar till avvisande.

Ordalydelsen i kancelleringsklausulerna i NYPE och Baltime tolkas synbarligen så att rätten att avvisa berör endast fartygets sjöovärdighet, men rättsläget är för amerikansk rätts del oklart. Dessutom finns det stöd i angloamerikansk rätt för den uppfattningen att smärre fel beträffande sjövärdigheten inte berättigar befraktaren att vägra motta fartyget i relation till kancelleringsklausulen. En av orsakerna till denna tolkning är **de minimis**- regeln. En annan orsak är att kancelleringsklausulen betraktas ha karaktären av en **forfeiture clause** och skall tolkas restriktivt [45]. Beträffande många resecertepartier tolkas kancelleringsklausulens ordalydelse vara närmast hänförlig till lastvärdigheten.

I sådana fall då hänvisning till kancelleringsklausulen inte aktualiseras tillämpas de regler och principer som direkt anknyter till avvisande som en självständig påföljd. Avhjälpningsmöjligheterna förbättras, emedan kancelleringstiden i certepartiklausulen inte mera är bindande i sammanhanget. Dessutom aktualiseras reglerna om **repudiation**, se nedan.

Med hänsyn till kancelleringsklausulen skall kancelleringsavsikten framgå otvetydigt. Ett avvisande exempelvis av befraktarens **surveyor** med hänvisning till lastrummens dåliga skick tolkas inte automatiskt avse kancellering [46].

> Relationen mellan avvisande i anledning av fel å ena sidan och avvisande med hänsyn till kancelleringsklausulen å den andra framgår av avgörandet Athenian Tankers Management S.A. v. Pyrena Shipping Inc. (The "Arianna") [47]. Det var fråga om Essotime. Iden-

---

[45] Motsvarande restriktiva tolkning gäller även vid andra former av **forfeiture clauses**. Se särskilt T/T Zakynthos (1985) SMA 2097. I befraktningsvillkoren ingick följande förbehåll tidsbefraktaren till godo: "Subject to favorable report after inspection of vessel at Curacao on present voyage. Result to be given to owner after inspection". Skiljemännen ansåg fartyget vara avtalsenligt, men dessutom uttalades att ett ovan nämnt förbehåll inte gav tidsbefraktaren (s. 86) "a blank check to reject the ship without reasonable cause". En allmän skälighetsbedömning betonades särskilt. Tidsbefraktaren hade avvisat fartyget oberättigat och ålades att utbetala ersättning. Se om **de minimis**- regeln not 4 under 4.7. ovan.

[46] Se S/S Marine Chemist (1983) SMA 1909. I samma avgörande betonades resebortfraktarens rätt att avhjälpa felet inom en skälig tid, emedan det inte hade framgått att "time was of essence" för resebefraktaren.

[47] /1987/ 2 Lloyd's Rep. 376 QB.

tifieringen av den avsedda trafiken ingick i kl 57 A): "The vessel to be employed in general product trading with all liquid cargoes that can safely be handled by product tankers". Tidsbefraktaren ansåg fartyget ha fel vad gällde beskrivningen av tankrengöringssystemet. Dess effektivitet enligt avtalet kunde inte upprätthållas om uppvärmningsaggregaten avsedda för lasten användes samtidigt. Tidsbefraktaren vägrade att motta fartyget. I tidscertepartiet ingick en allmän formulering [48] om att fartyget och dess utrustning var i gott skick jämte en hänvisning till kl 57. I kl 4 ingick en reglering av kancelleringsrätten: "... Charterers shall have the liberty to cancel this Charter should the vessel not be ready in accordance with the provisions hereof...". Skiljemännen gjorde en distinktion mellan avvisande i anledning av fel och avvisande med hänsyn till kancelleringsklausulen. Avvisande i förstnämnda bemärkelse jämställdes med hävning. Hävningsförutsättningar ansågs inte föreligga, emedan det aktuella felet högst kunde ge upphov till en smärre tidsförlust (s. 380) "measured in hours rather than days". Beträffande det andra alternativet uttalade skiljemännen att (s. 380) "The principle relied upon by the Charterer is quite independent of the doctrine of breach of contract and applies to time as well as voyage charters ... Accepting the Charterer's submission, as we do, in this connection it is still necessary to see if the circumstances justify the exercise of the option to cancel". Skiljemännen ansåg att kancelleringsklausulen skulle tolkas restriktivt och att den hänförde sig till den allmänna formuleringen om fartygets och utrustningens skick. Dessa krav ansågs ha uppfyllts. Smärre brister medförde inte att fartyget var sjöovärdigt eller olämpligt. Dessutom ingick ingen hänvisning till den särskilda beskrivningen av effektiviteten av tankrengöringssystemet. Tidsbefraktaren ansågs inte ha varit berättigad att avvisa fartyget. Webster, J. tolkade hänvisningen i kancelleringsklausulen på samma sätt. Tidsbefraktarens rätt att kancellera var beroende av den bedömning som anslöt sig till certepartiets allmänna formulering om fartygets skick och utrustning. Vidare anförde han att vid tolkningen av kancelleringsklausulen jämte denna allmänna formulering var det inte behövligt att beakta hävningsförutsättningarna vid fel. Om utgångspunkterna för bedömningen av sjövärdigheten och fartygets lämplighet i övrigt framförde han bl.a. att skiljemännen hade utgått från att (s. 389) "non-compliance with a provision of the charter-party, though prima

---

[48] Se om denna term avsnitt 7.2.4. nedan.

facie relevant to the vessel's readiness and fittedness for the service in question, would not necessarily, as a matter of law, render the vessel unfitted, and would not do so if the non-compliance was, as a matter of fact, of no real significance from the commercial point of view". Smärre fel kunde därmed inte påverka tidsbortfraktarens möjligheter att med hänsyn till kancelleringsklausulen avlämna fartyget. Det slutresultat som skiljemännen hade uppnått ändrades inte.

Tolkningen av kancelleringsklausulen i Essotime i ovan refererade avgörande är konsekvent med tolkningen av kancelleringsklausulerna i NYPE och Baltime.

Avlämnande efter den i certepartiet utsatta kancelleringstiden berättigar inte befraktaren att få ersättning för skador på grund av dröjsmålet. Skadeståndsansvaret inträder om bortfraktaren inte har visat **due diligence**. Å andra sidan tycks man för resebefraktningens del även ha hävdat strikt ansvar, men mutual exceptions- klausulen kan utgöra en befrielsegrund åtminstone om barlastresan till lastningshamnen har påbörjats. Skadeståndsansvaret på grund av fel avgörs naturligtvis skilt [49].

---

[49] Se vidare om tolkningen av kancelleringsklausulen Marbienes Compania Naviera S.A. v. Ferrostaal A.G. (The "Democritos") /1976/ 2 Lloyd's Rep. 149 CA och uttalandet **obiter dictum** av Lord Denning, M.R. på s. 152 som gällde tolkningen av NYPE, Noemijulia Steamship Co Ltd. v. Minister of Food (1950) 84 Ll.L.Rep. 354 CA, Cheik Boutros Selim El-Khoury v. Ceylon Shipping Lines, Ltd. (The "Madeleine") /1967/ 2 Lloyd's Rep. 224 QB som gällde tolkningen av Baltime och **obiter dictum** av Staughton, J. i Greenwich Marine Inc. v. Federal Commerce & Navigation Co. Ltd. (The "Mavro Vetranic") /1985/ 1 Lloyd's Rep. 580 QB på s. 584. Jfr Compania de Naviera Nedelka S.A. v. Tradax International S.A. (The "Tres Flores") /1973/ 2 Lloyd's Rep. 247 CA. Se vidare New York & Cuba Mail Steamship Co. v. Eriksen & Christensen (1922) 10 Ll.L.Rep. 666, 772 KB, särskilt s. 773 om sjövärdighetskravets omfattning i relation till kancelleringsklausulen i ett resecerteparti och Maritima Suarez S.A. v. Louis Dreyfus & Co. (1922) 10 Ll.L.Rep. 399 CA. Se vidare Time Charters s. 43, s. 83 ff. och s. 236 ff. I NSM 1985 s. 5124 f. anförs i motsats till uppfattningen i Time Charters att bortfraktaren vid "brott" mot kancelleringsklausulen enligt engelsk rätt har ett "garantiansvar" vid resebefraktningen. Se vidare E.B. Aaby's Rederi A/S vs. States Marine Corp. (The Tento) 1950 AMC 947 2CCA. Se ytterligare Michelle C (1984) SMA 1992. I resebefraktningsfallet M/V Ocean Merchant (1983) SMA 1905 var skiljemännen oense om kancelleringsberättigandet. Majoriteten ansåg kancelleringsklausulen som otvetydig och berättigade resebefraktaren att kancellera, men minoriteten betonade starkt den restriktiva synen och karaktären av en **forfeiture clause**. Minoriteten hänvisade som auktoritet bl.a. till Tiberg (Law of Demurrage 1979) s. 218. I M/V Amorgos (1979) SMA 1356 ansågs sjöovärdighet inte föreligga. Se även Augvald 1965 AMC 1614 Arb varvid tidsbefraktaren med hänsyn till kancelleringsklausulen ansågs vara berättigad att avvisa fartyget då det hade för mycket bränsle ombord och då det saknade ett särskilt certifikat. I

Av amerikansk praxis framgår att om befraktaren inte avvisar fartyget vid fel föreligger det en risk att rätten till kancellering och till skadestånd utesluts på grund av befraktarens **waiver** [50].

Frågan om avhjälpande berör två olika aspekter. För det första, om bortfraktaren underlåter att avhjälpa felet kan beteendet betraktas som annulering av avtalet (**repudiation**). Befraktaren har rätt att anse avtalet som upplöst. **Repudiation** - som jämförs med **anticipatory breach** - tycks emellertid inte uppstå automatiskt vid underlåtenhet att avhjälpa felet. Domstolen prövar i stöd av omständigheterna om bortfraktarens ovilja till avhjälpande har framgått med tillräcklig klarhet. Vid bortfraktarens **repudiation** anses den kränkta parten åtminstone enligt gällande rättsläge vara berättigad till skadestånd [51]. För det andra kan de "normala" häv-

---

Pegor Steamship Corp. (Appeal of) 1958 AMC 601 ASBCA ansågs dåligt rengjorda lastrum berättiga tidsbefraktaren till att avvisa fartyget med hänsyn till kancelleringsklausulen. Jfr N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale v. Dover S.S. Co, Inc. 1958 AMC 1184 Arb varvid det var fråga om ett liggetidsspörsmål. Se om de nu aktuella spörsmålen i doktrinen Healy s. 846 och idem (Lloyd's 1980) s. 75 f. med hänvisningar till amerikansk praxis. Healy anför för amerikansk rätts del att även **express conditions** skall vara uppfyllda för att fartyget skall kunna avlämnas med hänsyn till kancelleringsklausulen. Se vidare Benedict s. 1-106 f., Diamond (Lloyd's 1975) s. 10 ff. som förordar en ordagrann tolkning av kancelleringsklausulen, Robinson s. 620 och Trappe s. 2 f. Jfr Besman (Lloyd's 1975) s. 36. Om ingen kancelleringsklausul ingår i certepartiet tycks bortfraktaren ha rätt att inom skälig tid avhjälpa felet, se The British Oil & Cake Mills, Ltd. v. Compania Petrolifera Hispano Americana (1927) 28 Ll.L.Rep. 50 KB.

[50] Se W & C.T. Jones S.S. Co. v. Barnes-Ames Co. (1917) 244 F. 116 2CCA och uttalandet på s. 121 som tydligen ger uttryck för en mera allmän princip: "... for, once a charterer lets the canceling day mentioned in the charter go by, he waives the right which the charter gives him to cancel, and abandons his right to cancel if the vessel is not ready to load by the days specified". Se vidare resebefraktningsfallet Khian Island/ Eastern Pioneer (1984) SMA 1962 varvid resebefraktaren inte ansågs berättigad till ersättning för extra stuvningskostnader förorsakade av lastrummens olämplighet, emedan han underlåtit att avvisa fartyget, se även avsnitt 7.6.2. nedan. Se i samma riktning Manchester Concept (1984) SMA 1935 och M/V Carib Sun (1983) SMA 1850. Se vidare Grand Navigator (1983) SMA 1853 varvid avtalet hade ingåtts på NYPE. Jfr även S/S Marine Chemist, not 46 ovan. Se dock i motsatt riktning ståndpunkten hos Robinson s. 603 f. och s. 618.

[51] Se om problematiken kring skadeståndsfrågan Treitel (Damages) s. 144. Vid **repudiation** krävs minimeringsåtgärder av den kränkte parten med beaktande av hans eventuella rätt till skadestånd, se Calamari & Perillo s. 465 f. Jfr UCC 2-610. Enligt UCC föreligger rätt till "any remedy of breach" vid avtalsgäldenärens **anticipatory repudiation**.

ningsförutsättningarna komma i fråga, exempelvis då avhjälpande inte är möjligt [52].

Ett beskrivande fall är Chilean Nitrate Sale Corp. v. Marine Transportation Co. Ltd. (The "Hermosa") [53]. Det var fråga om två tidsbefraktningsavtal i kedja. Det tidsbefraktade fartyget var sjövärdigt på grund av brister i lastluckorna. Den senare tidsbefraktaren var inte berättigad att anse att (under)tidsbortfraktaren B genom sitt beteende annulerat avtalet, emedan man inte kunde antyda ovilja i fråga om felets avhjälpande. CA betonade även att det fanns en skillnad mellan tidsbortfraktaren B:s intentioner och beteendet hos den part med vilken tidsbortfraktaren B hade ingått det första tidsbefraktningsavtalet. Beträffande de närmare rekvisiten för bedömningen av **repudiation** uttalade Donaldson, L.J. att det var av relevans huruvida tidsbortfraktaren B och den bakomliggande avtalsparten (s. 580) "acted in such a way as to lead a reasonable person to conclude that they did not intend to fulfil their part of the contract...". Ytterligare betonade han att **repudiation** har en drastisk verkan och kan tillåtas endast i klara fall av vägran att uppfylla avtalet [54].

---

[52] Se det ledande fallet Honkong Fir Shipping Co. Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha (The "Honkong Fir") /1961/ 2 Lloyd's Rep. 478 CA, särskilt s. 486. Upjohn, L.J. uttalade om denna företeelse att (s. 490) "Breaches of stipulation fall, naturally, into two classes. First there is the case where the owner by his conduct indicates that he considers himself no longer bound to perform his part of the contract; in that case, of course, the charterer may accept the repudiation and treat the contract as at an end. The second class of case is, of course, the more usual one and that is where due to misfortune such as the perils of the sea, engine failures, incompetence of the crew and so on, the owner is unable to perform a particular stipulation precisely in accordance with the terms of the contract try he never so hard to remedy it. In that case, the question to be answered is: Does the breach of the stipulation go so much to the root of the contract that it makes further commercial performance of the contract impossible, or in other words is the whole contract frustrated?"

[53] /1982/ 1 Lloyd's Rep. 570 CA.

[54] Se ytterligare om avvisande och avhjälpande "Snia" Societa de Navigazione Industria e Commercio v. Suzuki & Co (1924) 18 Ll.L.Rep. 333 CA och Compania Cantabrica de Navegacion v. Anglo-American Oil Co. (1923) 16 Ll.L.Rep. 235 KB. Se även resebefraktningsfallet M/V Procer Ignacio Iturbe (1985) SMA 2109 varvid lastluckorna läckte. Då den avtalade lasten bestod av socker i säckar avvisade resebefraktaren fartyget i stöd av ett utlåtande av dess inspektör. Resebortfraktaren gavs

Det är skäl att betona att man i engelsk rätt inte anser fartygsbeskrivningen utgöra en **continuous warranty** om inte certepartiets villkor anses ge upphov till annan tolkning. Den ovan påtalade mekanismen aktualiseras därmed eventuellt inte under befraktningsperioden vad gäller fartygets särskilda egenskaper. Rättsläget på denna punkt är oklart. **Repudiation** eller **frustration** vid icke-uppfyllelse kan dock komma i fråga. För sjövärdighetskravets del avklaras läget med en maintenanceklausul i certepartiet [55].

---

möjlighet att avhjälpa felet - bl.a. försöktes avhjälpande med "Ramneck tape" - men avhjälpningsåtgärderna misslyckades. Resebefraktaren hävde med hänvisning till kancelleringsklausulen, men skiljemännen tycks ha accepterat hävningen med de allmänna rekvisiten om att det är (s. 196) "fundamental to both the seaworthiness and cargoworthiness of a vessel that she be watertight" särskilt med beaktande av den aktuella lasttypen. Se vidare exempelvis M/T Phoenix Star (1985) SMA 2120 om rätten att avvisa då fartygstankarna inte var rengjorda enligt det som förutsattes i befraktarens besiktning. I motiveringarna betonades att inspektören skulle bedöma läget med beaktande av skälighet. Uttrycket "guarantee" ansågs beskriva vikten av rengjorda lasttankar. Se ytterligare Louise 1945 AMC 363 DMd om resebefraktningsavtalets bortfall samt New Northland 1932 AMC 900 EDNY. Se beträffande doktrinen Time Charters s. 29 f., s. 35 ff. och s. 40 ff. samt beträffande amerikansk rätt s. 49. Se även Carver §§ 268-274, 618-619 och 626 och allmänt Cheshire s. 141 ff. om **condition precedent**. Se beträffande amerikansk rätt Benedict s. 1-2 ff. och Poor s. 5 f.: "In other words, these statements amount to both condition precedent and warranties, the charterer may either reject or else accept the vessel and obtain the benefit of his contract by a suit for damages". Se om **repudiation** vid försummat avhjälpande enligt amerikansk rätt Healy s. 848 och idem (Lloyd's 1980) s. 73 ff. Se om den pragmatiska synen vid bristande lastkapacitet Vandeventer s. 832 f. Jfr UCC 2-610 och 2-611. Enligt UCC 2-609 har avtalsborgenären under vissa förutsättningar rätt att kräva säkerhet (**assurances**). Se även Calamari & Perillo s. 455 ff., bl.a. (s. 456): "If the repudiation takes place at the time performance is due, clearly a breach has been committed". Ifall **repudiation** konstateras före tiden för uppfyllelse bör man använda konstruktionen **anticipatory breach**. Jfr Treitel (Damages) s. 143 ff. Se om skillnaden mellan **repudiation** och **frustration** Liu s. 272 ff. Jfr vidare UNCTAD s. 60 där avvisande i anledning av sjövärdighet tycks uppfattas som ett slags automatisk påföljd utan att man fäster uppmärksamhet vid kancelleringsklausulernas roll. Se om relationen till liggetiden Anderson s. 883 ff. Se ytterligare om nu anförda spörsmål Bengtsson s. 74 f., Falkanger (Leie) s. 436 f. och idem (Konsekutive) s. 162 ff. Befraktaren kan inte på eget initiativ vidta åtgärder på bortfraktarens bekostnad beträffande avhjälpande, se Tynedale Steam Shipping Co., Ltd. v. Anglo-Soviet Shipping Co., Ltd. (1936) 54 Ll.L.Rep. 341 CA s. 345.

[55] Se närmare om denna klausul avsnitt 7.2.4. nedan.

I nordisk rätt anknyts avhjälpningsrätten beträffande fel vid fartygets avlämnande till befraktarens rätt att i stöd av bortfraktarens dröjsmål häva avtalet. Avhjälpande före denna tidpunkt utesluter fraktnedsättnings- och hävningsmöjligheterna. En individuell avvägning vore möjlig utan en kancelleringsklausul i certepartiet med hänsyn till de rekvisit som uppställs i SjöL 126 och 146 §§. Vad gäller tolkningen av kancelleringsklausulen visar bl.a. ND 1977. 236 och angloamerikansk praxis att det finns ett klart behov av att begränsa klausulens räckvidd med hänsyn till bortfraktarens möjligheter att avhjälpa felet [56].

Kancelleringsklausulens tillämpning i anledning av befraktarens avvisande vid fel ger bortfraktaren uppenbart begränsat utrymme att vidta effektiva åtgärder för att korrigera störningen. Tidsfristen kan jämföras med äldre köprättsliga principer varvid man bundit avhjälpningsrätten till dröjsmålsreglerna och varvid man vid handelsköp ansett varje dröjsmål vara väsentligt med därav påföljande hävningsrätt. Den gamla köprättsliga regleringen eller det som ovan ansetts motsvara gällande rättsuppfattning för befraktningsavtalens del behöver dock inte utgöra godtagbara utgångspunkter. I KöpL har det direkta sambandet med dröjsmålsreglerna inte accepterats. Vidare kan det anföras att man ej heller under befraktningsperioden ställer strama tidsgränser för avhjälpandet. Störningen i tidsbefraktningen justeras i första hand genom off hire. Principiellt har avhjälpandeinstitutet ansetts ha en central roll i påföljdsmekanismen. En strikt tidsgräns underminerar denna roll. Avhjälpningsmöjligheterna är dessutom kombinerade med slumpmässiga förhållanden. Exempelvis kan avhjälpande ta sex eller sju dagar i anspråk. Om fartyget har avlämnats sex dagar före kancelleringsdagen lyckas avhjälpandet i förstnämnda fall.

Ur bortfraktarens synvinkel fungerar hävningen via kancelleringsklausulen dock inte så drastiskt. Om man accepterar att avvisande endast kommer i fråga vid väsentligt fel leder detta till att andra fel inte konverteras till dröjsmål i relation till kancelleringsklausulen. I andra fall måste man fråga sig inom vilken tid avhjälpningsrätten skall fullgöras.

Kancelleringsklausulen utgör en del av parternas avtal. Trots ovan påtalade principiella utgångspunkter kan man inte lämna den obeaktad.

---

[56] Se vid not 32 ovan. Se om trenden mot en något friare avvägning kring kancelleringsklausulen Asbatime kl 28. Se härom Healy (JMLC 13) s. 525. Jfr säljarens avhjälpningsrätt enligt köplagstiftningen samt betydelsen av dröjsmål härvid Sevón m fl s. 117: "Ett kriterium som lämpligen kan tillmätas betydelse vid bedömningen är den tid efter vilken köparen vid ett sådant köp skulle ha rätt att häva avtalet, ifall det inträffade ett motsvarande dröjsmål med varans avlämnande" och "I lagen uppställs dock inte någon specifik riktlinje för bedömningen". Frågan om dröjsmålet utgör därmed endast ett avvägningsmoment bland andra.

Om denna klausul explicit skulle berättiga befraktaren att hänvisa till kancelleringstidens överskridande vid vilken orsak som helst inklusive avvisande på grund av fel vore det inte möjligt att uppställa någon annan gräns för avhjälpandets genomförande. Man kan dock konstatera att ordalydelsen i Baltime och NYPE inte behöver ge belägg härför.

> I Baltime kl 22 ingår följande reglering: "Should the Vessel not be delivered by the ... day of ... 19..., the Charterers to have the option of cancelling". I följande stycke ingår en reglering av tidsbortfraktarens interpellation.
>
> I NYPE kl 14 regleras frågan enligt följande: "That if required by Charterers, time not to commence before ... and should vessel not have given written notice of readiness on or before ... but not later than 4 p.m. Charterers or their Agents to have the option of cancelling this Charter at any time not later than the day of vessel's readiness" [57].

I sista hand är man beroende av det exakta innehållet i ovan nämnda klausultyp. Med hänsyn till de ovan nämnda argumenten kunde man vid klausulernas tolkning förorda den principen att i avsaknad av en uttrycklig reglering av läget vid fel i fartygets särskilda egenskaper skall klausulen tolkas till nackdel för befraktaren [58]. I så fall omfattas endast "rena dröjsmålssituationer" av kancelleringsklausulen. Den till klausulen anknutna interpellationen, vars främsta roll är att trygga rederiet en rätt att avstå från att sända fartyget på en onödig barlastresa, är följdriktig med denna tolkning [59]. Även sjövärdighetsfel kunde bli föremål för en likadan tolkning. Tolkningen binds inte till feltypen. Lösningsrekommendationen är inte avlägsen de riktlinjer som framgår av angloamerikansk praxis.

Om man utgår från att kancelleringsklausulen inte omfattar dröjsmål som uppstått genom avvisande är det angeläget att vidareutveckla de rekvisit som erfordras vid uppställandet av en lämplig tidsfrist för avhjälpningsrätten.

---

[57] Jfr vidare Gencon kl 10.

[58] Trowbridge uttalar beträffande resebefraktning att många tankfartygscertepartier "provide by typed addition that, if the vessel's tanks cannot be made suitable within 24 hours of arrival at the loading berth, the charter is cancelled", se Trowbridge s. 759.

[59] Se om interpellation SjöL 126 § 3 mom. och 146 § 3 mom, Grönfors (Sjölagens) s. 199, Gade & Woxholth s. 97 ff. och Gram s. 58.

De lege ferenda kunde följande gälla. Då befraktaren har ett starkt intresse av att kunna lita på att fartyget faktiskt har fel så att avhjälpandeinstitutet inte endast används av bortfraktaren för undvikande av ett rent dröjsmålsansvar och då befraktaren med skäl skall kunna utgå från att fartyget kommer att försättas i avtalsenligt skick, kan man av bortfraktaren förutsätta en tillräcklig och godtagbar utredning om felets art, de planerade avhjälpningsåtgärderna och avhjälpningstiden. Genom informationen, som är ett uttryck för allmänna lojalitetshänsyn, kan befraktaren bättre bedöma sin ställning och även minimera eventuella skadeverkande effekter. Utredningen skall tillställas befraktaren utan uppskov. Vid den närmare avvägningen av detta krav kunde bl.a. kancelleringstiden utgöra en ändamålsenlig utgångspunkt. Det är naturligt att befraktarens rättsskyddsbehov inte är tillgodosedda endast genom att man uppställer en informationsplikt för bortfraktaren. Befraktaren skall i vissa fall kunna lösgöra sig från avtalet. Om avhjälpandet orsakar befraktaren oskäliga ekonomiska eller övriga olägenheter kan den subsidiära påföljden hävning inträda. Se närmare avsnitt 6.2.4. nedan. Om exempelvis ett felfritt fartyg är den enda möjligheten för befraktaren att uppfylla ett underbortfraktningsavtal som skall fullgöras genast efter huvudcertepartiets kancelleringsdag kan man knappast utesluta hävningsrätten. Det finns inte behov av att anknyta bedömningen av olägenheterna till dröjsmålsrekvisiten, men det är klart att dröjsmålets, dvs. avhjälpandets längd påverkar bedömningen av huruvida hävning kommer i fråga eller inte. Även underlåtenhet från bortfraktarens sida att uppfylla informationsplikten kan beaktas vid avvägningen. De nu förordade elastiska reglerna, varvid bedömningen är likriktad obeorende av om felet framgår vid avlämnandet eller senare, ger ej heller upphov till tillämpningsproblem då det tidsbefraktade fartyget avlämnas till sjöss.

Ifall avvisande inte kommer i fråga eller om felet uppstår under befraktningsperioden avgörs frågan beträffande avhjälpningsrätten enligt de tidigare uppställda riktlinjerna, se efter not 34 ovan.

Det är i enlighet med det ovan anförda särskilt problematiskt att reglera avhjälpningsrätten vid fel i fartyget vid dess avlämnande. I denna situation har skäl ansetts föreligga att genom rättspolitiska ställningstaganden accentuera avhjälpningsrättens roll.

6.2.3. Om fraktnedsättning

För finsk rätts del diskuterades tidigare huruvida vederlagsnedsättning kunde komma i fråga vid fel. Problemet uppstod tydligen av den orsaken att gamla HB 1:4 inte ansågs ge stöd för denna påföljd beträffande köp. Å

andra sidan hade det stått klart redan före KöpL att påföljden hade accepterats i rättspraxis och doktrin [60]. Även äldre finsk lagstiftning möjliggjorde vederlagsnedsättning både beträffande jord- och huslega [61]. Prisnedsättning intogs i den skandinaviska köplagstiftningen, se SKöpL 42 § 1 st., tydligen av pragmatiska synpunkter. Den betraktades helt enkelt som "lätthanterlig" [62]. I dagens läge finns det orsak att som utgångspunkt ta avstånd från reservationer mot vederlagsnedsättningens allmänna tillämplighet. Både KöpL 37 - 38 §§, annan gällande lagstiftning, rättspraxis och ett antal ställningstaganden i doktrinen bekräftar detta. En annan fråga är att påföljdens relation till skadeståndsreglerna och sättet att beräkna nedsättningen kan bereda problem.

Kännetecknande för vederlagsnedsättning är att den kan inträda oberoende av avtalsbrottets orsak. Redan den romerska rättens **actio quanti minoris** var en automatisk påföljd. Felet behöver inte vara väsentligt. I sådana rättsordningar som för skadeståndsansvarets del följt culpaprincipen har man ansett det angeläget att beskriva vederlagsnedsättningen som partiell hävning och inte som en form av skadestånd. Detta har medfört en särskild beräkningsmetod beträffande nedsättningens belopp [63].

---

[60] Se Wetterstein (Säljarens) s. 174 ff. Se även Aaltonen s. 137 ff. Jfr HD 1984 II 108, underrättens motiveringar.

[61] Se 1902 års JordlegoL 37-38 §§. Jfr JordlegoL 16 § 1 mom. och 60 § samt Hakulinen (Vuokraoikeus) s. 70 och Kartio s. 70. Se vidare 1925 års L om lega av hus 6 § 2 mom., 8 § och 18 § 2 mom., GHyresL 16 § och Godenhielm (Huoneenvuokralaki) s. 125 ff. samt HyresL 11 § och Reg.prop. 127/84 s. 31. I hyresförhållanden aktualiseras påföljden mera sällan i praktiken, emedan störningen kanaliseras till en bedömning av hyrans skälighet med hänsyn till de stadganden i hyreslagstiftningen enligt vilka domstolen har rätt att med beaktande av olika avvägningsmoment fastslå hyrans belopp.

[62] Se om påföljdens tillämplighet i saklega enligt svensk rätt och om reservationerna Sundberg s. 77 ff. och där gjorda närmare hänvisningar samt s. 202 ff. Härvid framgår att starka rättspolitiska argument föreligger till stöd för påföljden. Man har ansett att spekulering med hävning kan undvikas och att avtalsbalansen kan bibehållas. Jfr vidare om tillsägelseinstitutet idem s. 203 ff., s. 231 ff. och s. 241 ff. Se även Hellner (Contractual) s. 57.

[63] Se allmänt om vederlagsnedsättningen Taxell s. 411 ff., Hellner II s. 294 ff. samt om prisnedsättning vid köp Reg.prop. 93/86 s. 84 f., NKöpL 37 - 38 §§, Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 89 f., NUKöpL s. 283 ff., Almén & Eklund s. 580 ff. och Hellner I s. 166 ff. Se ytterligare FN-konventionen art. 50 och Reg.prop. 198/86 s. 27 samt Honnold sect. 309 och 313. Jfr dock HD 1984 II 108 varvid den inköpta lokalens golvyta hade angivits vara 27 m2, men i verkligheten var den 22 m2. HD framförde

Genom fraktnedsättning kan avtalsbalansen mellan parterna styras. Påföljden är dessutom ett praktiskt sätt att i många situationer reglera störningen [64]. Särskilt markant visar sig detta vid felbeskrivning av fartygets fart, men även vid felbeskrivning av bränsleförbrukningen och lastkapaciteten [65]. Påföljden kan tillämpas även i fråga om fel uppkomna under befraktningsperioden trots att exempelvis NUSjöL inte explicit berör denna möjlighet [66].

Vid fraktnedsättning bör dock även bortfraktarens intressen beaktas. Det kan ibland vara oskäligt att för framtiden binda honom till en lägre fraktinkomst än han räknat med. Exempelvis har både kostnaderna för fartygets drift och frakterna på marknaden för motsvarande fartyg stigit. Bortfraktaren kan endast lösgöra sig från det i anledning av fraktnedsättningen olönsamma avtalet genom att betala skadestånd för icke-uppfyllelse. Man kan **de lege ferenda** fråga sig om inte lagstiftaren borde nyansera de omständigheter och rekvisit som ansluter sig till denna

---

som motivering vid accepterande av prisnedsättning att köparens misstag beträffande en liten lokal var så märkbart ("merkittävänä") att detta måste ha påverkat storleken av köpesumman. Skillnaden mellan relevansbedömningen och sanktionerna framgår inte av fallet.

I finsk rätt synes det trots den i texten framförda utgångspunkten inte vara uteslutet att acceptera prisnedsättning som påföljd även om käranden yrkat skadestånd. Se HD 1983 II 39.

Se vidare beträffande vederlagsnedsättning i tysk rätt BGB § 472 om **Kauf**, § 537 om **Miete** och § 634 om **Werkvertrag.** Jfr UCC 2-613 (b) om prisnedsättning och partiellt bortfall av avtalet.

[64] I ND 1958.8 (Norsk skiljedom) framgår fraktnedsättningens automatiska inträde vid felaktiga fartuppgifter tydligt. Se även ND 1949.322 (Norsk skiljedom) varvid påföljden tillämpades i stöd av allmänna avtalsrättsliga principer. Jfr Hellner II s. 295 f. och Sundberg s. 88 och s. 203.

[65] Jfr Grönfors (Inledning) s. 22. Se även Capelle s. 158 och Manca s. 53.

[66] Den eventuellt restriktiva inställningen till prisnedsättningen i finsk köprätt före KöpL förklarar förmodligen varför Palaja för en ganska omfattande diskussion om fraktnedsättningens berättigande, se Palaja s. 112 ff. Se vidare Grönfors (Inledning) s. 22, Falkanger (Leie) s. 456, idem (Konsekutive) s. 191 f., Gram s. 210 och s. 212, Jantzen s. 339, Michelet s. 427, idem (Off hire) s. 93 f. Se i äldre rätt Hambro s. 156 som ansåg fraktnedsättningspåföljden som given vid bristande lastkapacitet, samt Jantzen (Tidsbefragtning) s. 16 och s. 26. Se även Schaps & Abraham s. 470 f. Jfr om vederlagsnedsättning under avtalsperioden JordlegoL 16 § 1 mom. och HyresL 11 §. Jfr BGB § 537 st 2 om **Miete**: "Das gleiche gilt, wenn eine zugesicherte Eigenschaft fehlt oder später wegfällt".

påföljd. En alltför kritiklös tillämpning av påföljden utan beaktande av nu nämnda särskilda omständigheter kan leda till ett med hänsyn till påföljdens ratio motsatt resultat: Ekvivalensen mellan parterna har inte upprätthållits. Å andra sidan kan påföljdens faktiska verkningar regleras då fraktnedsättningens belopp fastställs [67].

I angloamerikansk rätt betraktas fraktnedsättningen främst som ett preciserat sätt att beräkna skadeståndet. Då skadeståndsansvaret i nämnda rättssystem i regel är strikt uppstår inga särskilda systematiska problem, se närmare avsnitt 6.2.5.1.d. nedan.

Fraktnedsättningen har starka drag av **sui generis** och kan svårligen beskrivas som en särskild skadetyp, emedan man inte kan beakta de särskilda befrielsegrunder som ansluter sig till det strikta skadeståndsansvaret[68]. Distinktionen är av betydelse även då det gäller att avgöra de i certepartierna ingående friskrivningsklausulernas räckvidd.

> I ND 1958.8 (Norsk skiljedom) hade avtal ingåtts på Baltime. På grund av maskinfel kunde fartyget inte upprätthålla den avtalade farten. Tidsbefraktaren tillerkändes fraktnedsättning. Tidsbortfraktaren hade hänvisat till certepartiets omfattande friskrivningsklausul, men skiljemännen konstaterade att fartyget inte hade upprätthållit den avtalade farten varmed (s. 29 f.) "Det er i denne forbindelse uten betydning om defekten kan tilregnes rederiet eller ikke". Motiveringarna antyder att friskrivningsklausulen inte omfattade fraktnedsättningspåföljden.

---

[67] Den i texten nämnda reservationen berör frågan om friheten för en part att ingå avtal. Vederlagsnedsättning innebär ändrade avtalsvillkor, se Christensen s. 15 f. Se även reservationerna av Wetterstein (Säljarens) s. 179 beträffande köp och mera allmänt beskrivningen i Rodhe s. 566 f. Se vidare Selvig (Freight Risk) s. 225 som ansluter det snäva "mangelsbegreppet" till vederlagsnedsättningens automatiska inträde. Jfr vidare Taxell s. 414 f.

[68] I ND 1950.192 (Norsk skiljedom) s. 217 f. tycks man ha uppfattat fraktnedsättningen ("fradrag i hyran") som ett skadeståndsspörsmål åtminstone med beaktande av den motivering som har anknutits till avdragsfrågan. Jfr allmänt Rodhe § 49, särskilt s. 552 om värdeersättning som en med skadestånd konkurrerande ersättningsform. Se även Taxell s. 357 f., Christensen s. 52 f. och s. 58 samt Jørgensen s. 75 f. Jfr Sundberg s. 237 f. och s. 244 om off hire som en prisnedsättningsfråga. Inom denna konstellation anser Sundberg prisnedsättning komma i fråga under befraktningsperioden. I motsats till Sundberg föredras i denna framställning en annan infallsvinkel: Off hire är ingen påföljd av avtalsbrott utan en objektiv riskfördelningsprincip beträffande vederlaget.

Även **Gram** har ansett att fraktnedsättningen inte omfattas av friskrivningsklausulen i Baltime [69]. I samma riktning uttalar **Sundberg** beträffande prisnedsättning vid saklega. Enligt Sundberg skall man acceptera en lösning som minst avviker från allmänna kontraktsrättsliga regler [70].

I befraktningsrätten är den ovan påtalade relationen i viss mån oklar. I angloamerikansk rätt upplevs fraktnedsättningen som ett särskilt sätt att beräkna skadeståndet. I sista hand måste problemställningen för nordisk rätts del lösas i stöd av de riktlinjer som i avsnitt 6.1.1. ovan anfördes beträffande den angloamerikanska rättens inflytande vid certepartitolkning.

Certepartiklausulerna tar i regel inte ställning till fraktnedsättningspåföljdens eventuella förutsättningar. Däremot är det inte ovanligt att frågan om fraktnedsättningens belopp är avtalsreglerad (**reduction**) [71].

I Standtime kl 6 uttalas att de i certepartiet intagna uppgifterna om dödvikt, fart och bränsleförbrukning skall uppfattas som **representations** och att om fel finns skall tidsfrakten "be equitably decreased so as to indemnify the Charterer to the extent of such failure, this Charter otherwise to remain unaffected" [72].

Certepartiformuleringen kan även betona att frakten beräknas i enlighet med den prestation fartyget visar. Det är alltså fråga om ett särskilt sätt att reglera frakten (**recalculation**). De flesta tanktidscertepartierna innehåller en klausul av sistnämnda typ och berör främst fart- och bränsleförbrukningsuppgifterna [73]. Dessa klausulformuleringar betraktas inte i

---

[69] Se Gram s. 210.

[70] Se Sundberg s. 239 f.

[71] Med **deduction** avses avdrag från frakten, se avsnitt 6.2.6. nedan.

[72] Se vidare Sinotime 1980 kl 1: "Should the Vessel fail to comply in any respect with the said description, hire to be reduced to the extent necessary to indemnify Charterers for such failure". Jfr ND 1953.285 (Norsk skiljedom) beträffande felaktiga angivelser om dödvikt och bränsleförbrukning. Se vidare Capelle s. 158. Hellner utgår från att vid avtalsreglering följer reduceringen ofta inte det mönster varigenom prisavdraget beräknas (relationen till egendomens värde), se Hellner II s. 295.

[73] Se Texacotime 2 i vars Attachment 1 ingår en detaljerad metod att beräkna frakten inklusive ett exempel:

(basis 300 days)

angloamerikansk rätt som uttryck för en skadeståndsreglering. Infallsvinkeln innebär att erbjudanden om substitutuppfyllelse från bortfraktarens sida jämte skadans minimeringsskyldighet på befraktarens sida inte aktualiseras [74]. För nordisk rätts del kan en likadan infallsvinkel accepteras. Det är fråga om ett sätt att definiera vederlaget.

Beräknandet av fraktnedsättningsbeloppet utan klausulstöd är problematiskt. Trots att man uppenbart accepterat fraktnedsättningens likheter med de regler och principer som berör vederlagsnedsättningen generellt föreligger det i befraktningsförhållanden sådana särdrag som gör det motiverat att ifrågasätta hurudana lösningar härvid kan accepteras. Fraktnivån är beroende av ett stort antal olika faktorer [75].

Allmänt har det påtalats att sättet att uppnå vederlagsnedsättningens storlek "är att beräkna en kvotdel med vilken godsets eller annan prestations värde har reducerats genom felet och sedan reducera priset med

---

" 1. Speed 15.0 = 0.96774 x 7200 hours =6968 C/P Hours
15.5 C/P Warranty

2. 7200 actual hours (15.0)
6968 C/P hours (15.5)
232 Hours x USD ... Hire rate per hour = USD ... compensation due to Charterer.

To calculate hire rate per hour:

Hire Rate x DWT x 12 months = Hire per Hour".
365 Days x 24 Hours

Närmare direktiv ges även beträffande bränsleförbrukningen och inverkan på frakten.

Se Beepeetime 2 kl 5, varvid fraktjusteringen kan omfatta även hamnuppehåll, Intertanktime kl 23 och STB Form kl 3 (e) och kl 9. Se vidare Societa Anonyma Ungherese v. Tyser Line, Ltd. (1902) 8 Com.Cas. 25 QB. Se ytterligare Riska s. 309 f., Michelet (Tidsfrakt) s. 303 f. som anser att reduction- klausulerna reglerar ersättningsansvaret och NSM 1974 s. 4392 f. Se beträffande angloamerikansk rätt Cohen s. 23, Mankabady s. 638, Scrutton s. 364 och Time Charters s. 467 f. En fraktjusteringsklausul i anknytning till fel kan beröra en off hire- reglering. Exempelvis i Canadian Pacific (Bermuda) Ltd. v. Canadian Transport Co. Ltd. (The "H.R. MacMillan") /1973/ 1 Lloyd's Rep. 27 QB ingick i NYPE en klausul om justering av frakten för det fall att fartygets lyftanordningar skulle vara ur funktion.

[74] Se Time Charters s. 472 om STB Form's fraktjusteringsklausul.

[75] Jfr Palaja s. 114 ff. och Michelet (Off hire) s. 194 f.

samma kvotdel" [76]. Värderingen hänför sig till tiden för avtalsföremålets avlämnande. Denna beräkningsmetod har ansetts motivera möjligheten att benämna påföljden som partiell hävning. En jämförelse med partiell hävning har varit påkallad av tidigare förklarade orsaker, se vid not 63 ovan. Beräkningsmetoden har kritiserats. Det har uttalats att behov föreligger av att ersätta den med andra som ger uttryck för den verkliga värdeförlusten. I KöpL 38 §, jfr NKöpL 38 §, har man dock accepterat den ovan nämnda utgångspunkten beträffande själva beräkningsmetoden. Av lagmotiven framgår att en skönsmässig värdering dock blir aktuell särskilt i sådana fall då varan inte är avsedd för omsättning [77].

Fraktnedsättningen skall reflektera den rubbning som genom felet uppstått i avtalsbalansen. Det finns belägg för exakta beräkninmgsmetoder, men å andra sidan är man i sista hand beroende av en klart skönsmässig värdering. Det sistnämnda kan aktualiseras i tidsbefraktningen då fartyget har ett antal olika fel, medan ett okomplicerat fall aktualiseras exempelvis vid resebefraktningen då fartygets lastkapacitet inte motsvarar beskrivningen. Vid lumpsumfrakt synes man ha nedsatt frakten direkt i relation till den verkliga lastkapaciteten [78]. Vid frakt per intagen eller utlämnad lastmängd är frågan inarbetad i själva fraktberäkningsmetoden.

Ett ledande fall med hänsyn till nordisk rätt anses vara ND 1949.322 (Norsk skiljedom) [79]. Farten i tidscertepartiet hade beskrivits fel. Skiljemännen utgick i fråga om fraktnedsättningsanspråket från all-

---

[76] Se citatet från Hellner II s. 296.

[77] Se vidare Taxell s. 417 och Rodhe s. 559 ff. om jämförelsen mellan partiell hävning och prisnedsättning. Se om köp Reg.prop. 93/86 s. 84 f., Ot.prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 90, Christensen s. 51 ff. om olika beräkningsalternativ och Rodhe (Quantum) s. 160 ff. Se Almén & Eklund s. 584 ff. och de däri angivna exemplen. Se Honnold sect. 310 - 313 om motsvarande beräkningssätt vid tillämpningen av FN-konventionen art. 50. I FN- konventionens beredning ingick först ett förslag att relationen mellan felfri och felaktig vara skulle hänföras till tiden för avtalsslutet. Tidpunkten ändrades senare till avlämnandet, emedan man därigenom kunde undvika svårigheter då varan inte fanns till vid avtalsslutet. I köp påverkas prisnedsättningen inte av prisfluktuationer. Vid stigande priser anmodas köparen därmed att hellre kräva skadestånd än prisnedsättning, medan det motsatta är fallet vid en sjunkande prisutveckling.

[78] Jfr ND 1953.285 (Norsk skiljedom) och Palaja s. 116 ff.

[79] Se Michelet s. 426 ff. enligt vilken nämnda avgörande har vägledande betydelse i nordisk rätt. Se även Gram s. 176.

männa principer beträffande vederlagsnedsättning, men konstaterade att det inte var möjligt att exakt beräkna felets betydelse. I denna konkreta fråga kunde man emellertid anknyta till den tidsförlust som felet hade givit upphov till. Fartskillnaden ansågs vara 1,5 knop beräknad från den tillåtna marginalens nedre gräns. Skiljemännen ansåg vidare att väderleksförhållandena och andra osäkerhetsmoment inte gav möjligheter till en helt schematisk lösning, men att sådana särskilda moment till största delen kunde elimineras om man tog i beaktande distanserna som fartyget hade presterat under idealförhållanden. De dåliga väderleksförhållandena kunde emellertid ingå i den kalkyl som man accepterade som utgångspunkt: den totala använda tiden x fartsvikten 1,5 knop dividerat med den avtalade farten enligt certepartiet jämte marginal. Denna tidsförlust utgjorde grunden för fraktnedsättningen. Utöver detta ansåg skiljemännen behov föreligga av att såsom reduktion i fraktnedsättningens belopp beakta den inbesparing i bränsleförbrukningen som den nedsatta farten medförde.

Av avgörandet framgår vidare att i vissa fall skall en skönsmässig värdering vidtas. Det ansågs att fartyget hade vissa allmänna brister. Fartyget hade en lättare maskin än vad som kunde anses följa av certepartiet och den högre än i certepartiet nämnda dödvikten kunde orsaka problem. Dessutom ansågs fartsvikten ha en värdeminskande effekt utöver den ovan nämnda schematiska lösningen. Om fraktnedsättningen uttalade skiljemännen (s. 333): "Det er helt umulig å foreta en noenlunde nøyaktig beregning av den verdiforringelse disse forhold medfører; verdiforringelsen må fastsettes på grunnlag av et forholdsvis fritt skjønn".

I andra norska avgöranden har man följt samma schema [80]. I tidsförlustkalkylen har man beaktat samtliga väderleksförhållanden. Inbesparingar i bränsleförbrukningen i relation till det i certepartiet angivna skall räknas tidsbortfraktaren till godo. Av det refererade avgörandet framgår emellertid inte hur man skall förhålla sig till bränsleförbrukningen under tidsförlustperioden. Det finns belägg för att denna extra förbrukning skall ersättas åt tidsbefraktaren [81]. Fraktnedsättningen i tidsbefraktningen kan givetvis beröra även annat än farten, exempelvis bränsleförbrukningen [82].

---

[80] Se ND 1958.8 (Norsk skiljedom) och ND 1952.299 (Norsk skiljedom).

[81] Se även Gram s. 176 och NSM 1972 s. 4339. Jfr ND 1953.285 (Norsk skiljedom) varvid tidsbefraktaren framställde en kalkyl enligt vilken förbrukat bränsle under den tid som gått förlorad skulle kompenseras av tidsbortfraktaren. Farten var dock rätt angiven, men inte bränsleförbrukningen. Som grund för beräkningen ställdes gångtim-

I resebefraktningen kan fraktnedsättningen komma i fråga vid bristande lastkapacitet.

> I ND 1911.405 (SHD) tolkades certepartiet så att fartygets lastkapacitet skulle vara minst 420 standard. Det ansågs utrett att lastkapaciteten endast var 380 standard. Lumpsumfrakten var 425.00 pund. Det ansågs skäligt att frakten nedsattes med det av befraktaren yrkade beloppet ett pund per standard, sammanlagt 40 pund [83].

Avgörandet ND 1949.322 belyser de särskilda svårigheter som uppstår i fråga om det rätta sättet att beräkna fraktnedsättningens belopp. En schematisk lösning visade sig inte vara till alla delar tillfredsställande. Skönsmässiga element infördes i bedömningen. **Michelet** har indirekt kritiserat beräkningsmetoden. Han framför att det ändamålsenliga sättet för beräknandet är att "basere fraktreduksjonen efter hvor en båt med antatte, langsomme fart ville ha fått i frakt på slutningstiden". Denna rekommendation följer vederlagsnedsättningens allmänna linjer med undantag för tidsfaktorn. Michelet hänvisar till fraktslutet. Allmänt anses dock tidpunkten för avlämnande vara avgörande [84].

ND 1949.322 ger upphov till frågan vad den nu aktuella påföljden närmare innebär. Beräknandet av tidsförlusten utgör egentligen ett närmare konkretiserat sätt att beräkna skadeståndet, särskilt då man noterar att inbesparingar i bränsleförbrukningen skall beaktas i sammanhanget tidsbortfraktaren till godo. Det är fråga om ett **compensatio lucri cum damno**- element som hör till skadeståndssanktionen. Denna del av avgörandet har ej heller relaterat till en jämförelse vid det befraktnings-

---

marna. Jfr vidare ND 1960.148 (Svensk skiljedom). Avgörandets motiveringar är dock oklara.

[82] I ND 1952.442 (Norsk skiljedom) hade bränsleförbrukningen uppgivits felaktigt. Beräkningssättet ligger nära fraktnedsättning, men i fallet betecknades detta som ersättning. Jfr ND 1954.303 (Norsk skiljedom) varvid tidsbortfraktaren dock inte ansågs ha brutit mot lastkapacitetsuppgiften i tidscertepartiet.

[83] I ND 1943.52 (Bergen byrett) vidtogs ingen nedsättning i lumpsumfrakten, emedan det inte hade bevisats att lastkapaciteten angivits fel. Detsamma var fallet i ND 1916.393 (DHD). Se även ND 1919.393 (SøHa). Se vidare Falkanger & Bull s. 187 f., Gram s. 45 och s. 210, Knoph s. 164 och Sindballe s. 370 not 4.

[84] Se Michelet s. 426. Även Palaja framför att fraktnedsättningen som utgångspunkt skall beräknas enligt den till vederlagsnedsättningen hörande hävdvunna metoden, se Palaja s. 116 ff.

rättsliga avlämnandet mellan värdet på fartyg i avtalat och felaktigt skick i förhållande till den avtalade frakten. I nordisk doktrin har man främst uppfattat fraktnedsättningen som en från skadestånd åtskild påföljd, medan man i många avgöranden hänvisar till skadestånd [85].

Det finns uppenbart en viss benägenhet att principiellt beakta den till vederlagsnedsättningen i allmänhet hörande beräkningsmetoden. I skiljemannapraxis har man emellertid av pragmatiska hänsyn varit tvungen att avvika från denna metod. Beräknandet av tidsförlusten vid fartsvikt hänförs dessutom till en förfluten tid, medan den "allmänna " metoden berör framtida prestationer [86].

I angloamerikansk praxis har man i princip även ställt sig positivt till att acceptera den "allmänna" beräkningsmetoden men funnit att pragmatiska hänsyn särskilt i fråga om fartsvikten ger upphov till andra beräkningsmetoder. Läget i angloamerikansk rätt visar att fraktnedsättningen uppfattas utgöra ett standardiserat sätt att beräkna skadeståndet. Exempelvis sker beräkningen vid fartsvikt med hänsyn till tidsförlusten, se avsnitt 6.2.5.1.d. nedan.

Med beaktande av de pragmatiska fördelar som anknyter till tidsförlustberäkningen och behovet av att harmonisera beräkningsmetoderna i ett internationellt perspektiv kan man svårligen åsidosätta nämnda metod till förmån för det "allmänna" beräkningssättet som dessutom blivit föremål för kritiska ställningstaganden. Man kan tala om fraktnedsättningens schematiska del. Det är till denna del fråga om en påföljd **sui generis**. Schematiska lösningar kan givetvis konstrueras även i andra fall än fartsvikt.

ND 1949.322 ger emellertid även belägg för att beakta den värdeminskning som felet ger upphov till. Härvid föreligger svårigheter att hitta exakta hållpunkter för beräknandet. Relationen mellan fartygets "marknadsvärde" i avtalat och felaktigt skick kan i princip beaktas, men i praktiken uppstår svårigheter att fastslå detta värde [87]. Felets verkan kan svårligen utredas. Dessutom skall man beakta fartygstypen, fartygets ålder, fartygets användningsändamål och andra liknande omständigheter. Då denna allmänna bedömning används vid beräkningen är det fråga om fraktnedsättningens skönsmässiga del. Denna skönsmässiga del hänför

---

[85] Se not 66 ovan. Jfr not 68. Se vidare Palaja s. 112 not 2, s. 53 och s. 230.

[86] Beräkningen av tidsförlust är inte förenlig med beteckningen partiell hävning och med hävningens **ex nunc**- verkan.

[87] Se Westbury Steamship Corp. - Colombia Steamship Co., Inc. 1973 AMC 2318 Arb.

sig till framtiden och ligger närmare vederlagsnedsättningens allmänna linjer än den schematiska delen [88]. I själva verket avviker den skönsmässiga värderingen inte särdeles mycket från möjligheten att reglera avtalsbalansen genom AvtL 36 §. Man jämkar vederlagsvillkoret [89]. Man kan dock förorda att fraktnedsättningspåföljden används framom jämkning enligt AvtL 36 §.

Det är ifrågasatt om den skönsmässiga delen aktualiseras i alla situationer. Exempelvis kan fartygets fartsvikt vara så obetydlig - trots att den överskrider den tillåtna marginalen - att någon skillnad i frakten på fraktmarknaden inte förekommer. Däremot kan den schematiska delen användas. Även en motsatt situation kan uppstå. Fartygets lastkapacitet har angivits i kubik och dödvikt. Resecertepartiet visar att endast kubiklast transporteras. Befraktaren lider ingen schematisk förlust om dödvikten har angivits fel. Däremot kan han visa att han kunde ha befraktat ett fartyg med den felaktiga dödvikten på marknaden för en lägre frakt än vad som avtalats [90].

---

[88] Se Falkanger (Leie) s. 406 om nedsättning av framtida betalningsrater. En motsvarande nedsättning av framtida rater är möjlig även vid andra typer av bestående avtal. Jfr JordlegoL 15 § 3 mom. och 16 § 1 mom. samt 60 och 61 §§, HyresL 11 § och GHyresL 16 § 1 och 2 mom. Se Hakulinen (Vuokraoikeus) s. 73 f. och s. 79, Reg.prop. 127/84 s. 31 och Godenhielm (Huoneenvuokralaki) s. 125 ff. Se ytterligare Rodhe s. 559.

[89] Jfr not 61 ovan om hyrans skälighet.

[90] Jfr Jantzen (Tidsbefragtning) s. 20 f. som synes anknyta fraktnedsättningspåföljden till de konkreta möjligheterna att använda fartyget för avtalade resor. Jantzen nämner som exempel att dödvikten är riktig men kubiken felaktig. Om befraktaren endast behöver den förstnämnda uppgiften uppstår frågan om fraktnedsättningens berättigande. Enligt Jantzen är påföljden möjlig enligt följande riktlinjer: "Under alle omstaendigheter maa befragteren vaere berettiget til en forholdsmaessig fragtreduktion for de reiser, paa hvilke skibet ført let traelast". Detta antyder om att fraktnedsättningsmöjligheten är anknuten till endast de konkreta transporterna. Se även Michelet s. 422 f.

6.2.4. Om hävning

6.2.4.1. Allmänt

Hävning [91] vid fel har alltmer utvecklats till att ha karaktären av en subsidiär påföljd och tillämpas om avhjälpandekanalen misslyckas, se exempelvis KöpL 37 och 39 §§, KSL 5:2.1 samt NKöpL 37 och 39 §§ [92].

Man har allmänt utgått från att hävning förutsätter väsentligt avtalsbrott. Den närmare konkretiseringen har däremot givit upphov till diskussion. Enligt vilka riktlinjer skall väsentligheten bedömas? Det har anförts att bedömningen skall ske ur borgenärens synvinkel. I finsk och svensk rätt har denna infallsvinkel ofta betonats. KöpL bibehåller för finsk rätts del denna syn, men med förbehåll. För finsk rätts del finns det dessutom belägg för att beakta en mera allsidig värdering av situationen. Avtalsgäldenärens culpa är generellt sett inte en förutsättning för hävning, men väsentligthetsrekvisitet anses kunna bortfalla vid svek, jfr AvtL 30 §, med beaktande av läget **in contrahendo** [93]. Om man accepterar en mera allsidig värdering av väsentligheten kan partsculpan utgöra ett delelement härvid.

Förutsättningslärans roll har diskuterats i sammanhanget genom **Lassens** och **Ussings** inflytande, men exempelvis för svensk rätts del har både **Bengtsson** och **Christensen** förkastat lärans användbarhet [94].

En objektiv intresseavvägning har betonats särskilt i norsk rätt. Denna syn ingår i NKöpL 39 § dock med reservationer i 94 § om internationella köp. Den gamla norska KöpL:s borgenärsvänliga rekvisit ansågs dessutom inte binda argumenteringen i fråga om andra avtalstyper. Man har betonat att frågan om hävning inte kan lösas utan att beakta i vilken mån syftet med avtalets avvecklande kan uppnås via andra påföljder eller utan beaktande av ett antal omständigheter som inte endast berör borgenärens inställning till avtalsbrottet. Denna betoning ger stöd även för det tidigare nämnda intrycket av hävningens subsidiära karaktär vid fel.

---

[91] Hävningspåföljden har berörts även i samband med avvisande, se avsnitt 6.2.2. ovan.

[92] I ett internationellt och historiskt perspektiv är det inte fråga om en nyhet, se om saklega i äldre rätt Hasselrot s. 79.

[93] Se SKöpL 42 § 1 mom.

[94] Se hänvisningarna i noterna 96 och 97 nedan.

Hävningsrätten har olika funktioner. Allmänt har man hänvisat till dess betydelse för att motverka avtalsbrott (preventiv funktion). Det är fråga om ett påtryckningsmedel även efter avtalsbrott och om en särskild säkerhet för avtalsborgenären särskilt då innehållande av motprestation inte kommer i fråga. Hävningsrättens reparativa funktion framgår genom att avtalsborgenären kan lösgöra sig från ett i anledning av avtalsbrottet ogynnsamt och oekonomiskt avtal. De ekonomiska förlusterna är dock ofta beroende av ett antal olika omständigheter [95].

Bengtsson har gjort en ingående undersökning om hävning [96]. Han utgår från att väsentlighetsrekvisitet ses ur avtalsborgenärens synvinkel. Åtminstone rättspolitiskt finns det ett antal argument som talar mot en sådan infallsvinkel. Gäldenärens ställning skall beaktas genom att man utreder hurudan skada han typiskt kan tänkas lida. En stränghet i bedömningen kunde medföra att avtalsgäldenären råkade i ett tydligt underläge i förhållande till motparten. Generellt gäller dessutom att avtalsförhållanden borde hållas så stabila som möjligt. Graden av avtalsgäldenärens skuld till avtalsbrottet - som dock inte skall dominera bedömningen - vore av betydelse vid avvägningen. Förutsebarheten talar emellertid för en för avtalsgäldenären sträng hävningsregel. Bengtssons rättspolitiska argument resulterar i ett uppenbart accepterande av en intresseavvägning, se hänvisningen till "den opreciserade väsentlighetsregeln". Särskilt beträffande varaktiga avtal accentueras dessa hänsyn. Bengtsson betonar emellertid att (s. 206) "förhållandena **i det individuella fallet** ej skulle få inverka; här har blott diskuterats, hur kravet på väsentlighet för borgenären närmare skall bestämmas i en viss **typsituation**, när varken lagstiftaren eller rättspraxis ger någon närmare ledning". Av de faktorer som inverkar på bedömningen inom denna ram skall beaktas avtalets villkor och storleken av värden som står på spel samt andra omständigheter. Bengtsson medger att det är svårt att (s. 207) "konstatera, i vad mån en sådan differentiering med hänsyn även till gäldenärens förhållanden stämmer med gällande rätt". Han tillägger att detta tydligen är "någorlunda förenlig med lag och rättspraxis". Vid en utredning av olika avtalstyper tycks det inte finnas särskilt omfattande belägg för

---

[95] Se Bengtsson s. 162 ff. som även omfattar hävningsreglernas "allmänt uppfostrande" betydelse.

[96] Se Bengtsson kap. I och särskilt kap. II samt § 27.

en intresseavägningsmöjlighet **de lege lata** åtminstone i svensk rätt.

Bengtsson riktar kritik mot förutsättningsläran som grund för bedömningen. Läran ger bl.a. inte svar på tidsfaktorn, emedan den hänvisar till tiden vid avtalsslutet, men inte till förhållanden som inträffar därefter. Bl.a. väsentlighetens hypotetiska prövning ger upphov till betänkligheter [97].

I KöpL 39 § har man inte enligt ordalydelsen utgått från att väsentligheten skall bedömas med hjälp av en generell helhetsvärdering. Man gör dock ett förbehåll till den borgenärsvänliga utgångspunkten genom att förutsätta att säljaren insåg eller borde ha insett avtalsbrottets väsentliga betydelse för köparen, se motsvarigheten i KöpL 25 § om dröjsmål. I motiven till sistnämnda lagrum förtydligas insiktsrekvisitet.

Se Reg.prop. 93/86 s. 67: "Bedömningen av dröjsmålets väsentlighet bör ske med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet... Avgörande avseende bör fästas vid dröjsmålets betydelse för köparen. Köparens subjektiva uppfattning är dock inte bestämmande om dröjsmålet objektivt sett inte kan anses vara väsentligt för köparen".

Köplagsmotiven förhindrar tydligen inte en mera allsidig avvägning, men betraktelsesättet är det hävdvunna: väsentlighet ur borgenärens synvinkel. Om insiktsprincipen uttalas ingenting närmare i motiven. Den ingick inte i NUKöpL. Beträffande SKöpL 21 § 2 st. om hävning vid dröjsmål har man ansett insiktsprincipen utgöra en motvikt till den borgenärsvänliga utgångspunkten [98]. I NKöpL 39 § bibehålls som sagt

---

[97] Se vidare om hävning Taxell s. 201 ff. som beaktar en viss möjlighet till intresseavvägning, se s. 215 ff. Se vidare Christensen ss. 1-50, Hellner II s. 297 ff. och Sundberg s. 84 f. samt s. 190 ff. Se beträffande norsk rätt exempelvis Selvig (Freight Risk) s. 174 ff. samt § 103. Se om culpans betydelse Krüger (Transportomlegning) s. 666. Se Bengtsson § 12 om frist, tillsägelse och rättelse samt Sundberg s. 196 ff. och s. 230 ff. och Selvig (Freight Risk) s. 178 om tillsägelseinstitutet.

[98] Se Reg.prop. 93/86 s. 26, s. 30, s. 67 f. och s. 85. Se FN-konventionen art. 25 och art. 49 vilka antyder om en borgenärsvänlig regel samt Reg.prop. 198/86 s. 13 f. och s. 26 f. Se även Honnold sect. 181 - 185 och 301 - 304. Se om SKöpL 21 § och dess "allmängiltighet" Christensen s. 65 ff. Se vidare Bengtsson s. 12 f., s. 104 ff., s. 211 ff., s. 260 ff., s. 274 ff. och s. 461 ff. Jfr dock Grönfors (Befraktarens) s. 8. Se om hävning enligt SKöpL Almén & Eklund s. 237 ff., s. 581 f. och s. 589 ff. Se om köprättsliga riktlinjer i finsk rätt före KöpL Wetterstein (Säljarens) s. 150 ff. Jfr UCC 2-601, 2-608 och 2-612.

intresseavvägningssynpunkter och betoningen av en helhetsvärdering. Av de norska motiven framgår att man inte ansett skäl föreligga att binda bedömningen endast till ett insiktsrekvisit. I helhetsvärderingen skall givetvis detta beaktas bland andra moment. Den till synes från finsk köprätt avvikande utgångspunkten anses inte medföra egentliga faktiska skillnader[99].

6.2.4.2. Befraktningsavtal

Hävningsrätten vid fel i fartyget kan vara klausulreglerad. Certepartiet kan antingen uppräkna vilka särskilda fel som berättigar till hävning eller beskriva vissa egenskaper som **conditions** [100]. Vid ett explicit hävningsberättigande krävs ingen särskild avvägning efter att fel konstaterats föreligga. Bortfraktaren uppnår skydd på annat sätt, exempelvis genom förbehållet **about** [101].

> I Incharpass ingår en detaljerad reglering och en typifiering av **conditions**, se kl 29: "The representations in Schedule 1 (Description of the Vessel) and Schedule 2 (Vessel's Passenger Accommodation Plan) shall be construed as conditions effective both at the date of the execution of this Charter and the date of delivery of the vessel and Charterers shall be entitled within a reasonable time of discovery of any breach of those representations to reject the vessel without prejudice to any rights which they may have to claim damages in respect of such breach".

---

[99] Se även NKöpL 94 § beträffande internationella köp. Se vidare Ot.prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 69 f., s. 90 f. och s. 143. I motiven uttalas som grund för en helhetsvärdering bl.a. att (s. 70) "Vil en heving ramme selgeren spesielt hardt ... kan det vaere rimelig å skjerpe vesentlighetskravet. Dette gjelder saerlig dersom hevningsretten reelt sett åpner for en adgang til spekulasjon eller press fra kjøperens side".

[100] I Baltcon kl 19 uttalas att "if any misrepresentation be made respecting the size, position or condition of the Vessel, Charterers to have the option of cancelling this Charter, such option to be declared on notice of readiness being given ...". I Germancon-North kl 16 finns en motsvarande formulering. Se vidare Merseycon kl 13 samt C. (Ore) 7 Mediterranean kl 10. Sistnämnda hänvisar till "wilful misrepresentation".

[101] Se ND 1922.454 (SHD) samt vidare Jantzen (Baltcon) s. 189 ff., Michelet s. 406 och Rørdam s. 29 ff. samt idem (Afhandlinger) s. 8 ff.

Även verkan av hävning kan vara klausulstyrd. Man beaktar särskilt tidsbefraktarens möjligheter till återbäring av frakt som inte anses förtjänad [102].

Beträffande befraktningsavtal har hävningsrättens subsidiära karaktär framgått i de föregående avsnitten. I fråga om väsentlighetsrekvisitet har man diskuterat den eventuella analoga verkan av SjöL 126 § 1 mom. och 146 § 1 mom. om att det med avtalet avsedda ändamålet väsentligen förfelas jämte ett särskilt insiktsrekvisit [103]. Vid bortfraktarens egen culpa till dröjsmålet faller dessa särkilda rekvisit bort.

Regleringen vid dröjsmål är helt säregen [104]. Skäl härtill har ansetts föreligga med hänsyn till motsvarande uppfattningar i engelsk och tysk rätt [105].

> Det kan ytterligare förmodas att lagstiftarens försiktiga inställning till hävningsmöjlighet vid bortfraktarens dröjsmål har berott på det faktum att man historiskt givit ett snävt utrymme för befraktaren att häva fraktslutet [106]. Det är inte uteslutet att detta snäva utrymme

---

[102] Se STB Form kl 3 (a). Jfr beträffande off hire- justering i Baltime kl 11 (A) och beträffande fraktjustering vid tidsbefraktningsperiodens slut Linertime kl 7, raderna 150-152.

[103] Se om insiktsrekvisitets samband med culpa Bengtsson s. 209 ff.

[104] Se Bengtsson s. 201 om bedömningen av att "borgenärens intresse av avtalet bortfallit".

[105] Se SOU 1936:17 s. 179. Jfr HGB § 637.

[106] Då Hammarskjöld refererade dröjsmål och hinder av force majeure- typen samt befraktarens begränsade hävningsmöjligheter främst i andra än force majeure- fall med beaktande av 1864 års svenska SjöL 118-121 §§, se även 93 och 114 §§, förklarade han orsaken till de snäva hävningsreglerna vara eller åtminstone ha varit (s. 55) "sjöfartsförhållandenas oberäknelighet, och sammanhänger det med åtskilliga andra sjörättsliga bestämmelser, som, i anslutning till det i äldre tider regelmässiga gemensamhetsförhållandet, ålägga befraktaren en större del af risker, än allmänna rättsgrundsatser föranleda". Jfr Ask s. 20 ff. En motsvarande reglering bibehölls i 1891 års svenska SjöL 111 §. Se härom NJA II 1891 s. 66 f. Se å andra sidan Bentzon s. 138 ff. varvid den snäva hävningsregeln i 1892 års danska SjöL 111 § förklaras med "Trang til Sikkerhed i Retsforholdene". Se vidare motsvarande regler i 1873 års SjöL 81 § samt 99-100 §§. Se även Kom.bet. 1866:3 s. 86 som dock inte ger närmare belysning till frågan. Jfr Lang s. 389 f.

hade sin orsak i att det var fråga om en motvikt till det gamla fautefrakt-systemet, såsom **Grönfors** har anfört [107].

Ovan nämnda stadganden har blivit utsatta för kritik. **Grönfors** anser att sjöfarten inte visar så starka särdrag att någon åtskillnad till allmänna regler vore motiverad. **Braekhus'** kritik visar att väsentlighetsrekvisitet preciserats så att det inte är tillämpligt i alla situationer.

I NUSjöL uppställs vid fel endast ett väsentlighetsrekvisit. I rättspraxis finner man inte stöd för analogier beträffande SjöL 126 och 146 §§ [108]. Följdriktigt med ovan nämnda kritik beträffande dröjsmålsregleringen har man ej heller accepterat stadgandenas analoga verkan vid fel. Även om man beaktade den analoga tillämpningen är det ifrågasatt huruvida någon verklig skillnad i den faktiska bedömningen av hävningsförutsättningarna föreligger. Det har nämligen uttalats att SjöL 126 § endast beaktat de särskilda förhållanden som gäller i sjöfarten och hävningens drastiska verkningar. Den allmänna väsentlighetsregeln kan därmed ställas som grund för bedömningen vid fel i fartyget [109].

---

[107] Se hänvisningen i not 109 nedan.

[108] Se ND 1977.236 (Svensk skiljedom) s. 247. I ND 1949.312 (Norsk skiljedom) fastställdes den allmänna väsentlighetsregeln som utgångspunkt för hävning. I ND 1983.328 (Norsk skiljedom) var det fråga om fel i en oljeplattforms utrustning. Skiljemännen uttalade att i avtal beträffande borrningsplattformer var off hire nära besläktad med hävning och kunde vid avsaknad av särskilda klausuler komma i fråga endast i undantagsfall. Se ND 1983.XVI och om hävningsmöjlighet endast om felet inte avhjälps inom rimlig tid. I ND 1921.117 (Kristiania sjøret) var det fråga om bristande lastkapacitet. I domen uttalades bl.a. (s. 119): "Forskjellen mellem den opgivne og den virkelige lasteevne er saa betydelig, at indstevnte ubetinget hadde ret til att haeve fraktkontrakten... At lasteevnen ikke i certepartiet og under de forutgaaende forhandlinger er garantert, har ingen betydning, idet en reder selvsagt altid staar inde for riktigheten av sine opgivender".

[109] Se Grönfors (Befraktarens) passim, särskilt s. 27 och idem (Sjölagens) s. 58, s. 196, s. 257 och s. 269 f. Se Braekhus (AfS 3) s. 614 som förordar en allmän väsentlighetsregel vid bortfraktarens kontraktsbrott med beaktande av en intresseavvägning mellan parterna. Gram understryker att man först skall ha en "tilstrekkelig grov svikt i utbedringsplikten" och att "det skal meget til, det er et generelt vilkår for kansellering efter vår rett at mangelen er vesentlig", se även s. 210 varvid Gram tycks anknyta till förutsättningsläran, jfr s. 212. Se vidare i samma riktning som Grönfors, Rosenmeyer s. 299 ff., s. 310, s. 368 ff. och s. 380. Se vidare Palaja s. 97, Bengtsson s. 458 ff., särskilt s. 468, om starka reservationer mot i texten avsedda analogier, Falkanger (Leie) s. 545 f., idem (Konsekutive) s. 135 ff. och s. 161 ff. som tycks anse att väsentlighetsrekvisitet uppfylls lättare vid långtidscertepartier än vid korttida, Falkanger & Bull s. 188 och s. 215, Gade & Woxholth s. 103 f., Jantzen s. 51 f., s. 263 ff., s.

Hävningspåföljden kan aktualiseras under befraktningsperioden. Det har uttalats att hävningsförutsättningarna skärps bl.a. så att påföljden endast kommer i fråga om dröjsmål uppstår [110]. Det har vidare uttalats att de skärpta kraven beaktas både då felet yppas under tidsbefraktningsperioden och då felet har uppstått under denna period. Den angloamerikanska rättens inflytande är i sammanhanget uppenbart [111].

I resebefraktningen begränsas hävningsmöjligheterna efter att lastning skett enligt SjöL 127 §. Stadgandet gäller endast delbefraktning och styckegodstransporter. Dessutom föranleder praktiska omständigheter att

---

339, s. 342 och s. 403 ff., Knoph s. 191 och s. 271, Michelet s. 405, s. 420 om dödvikten och s. 425 f. om farten samt Grundtvig s. 184. I dessa källor accentueras inte den analogi som avsetts ovan i texten. Sindballe däremot har framfört möjligheten till analogi, se Sindballe s. 370, men å andra sidan förklarar han att skillnaden inte är märkbar i relation till den allmänna regeln. Se i äldre rätt Hambro s. 130 f. om sjöovärdighet och s. 156 varvid det konstateras att vid bristande lastkapacitet enligt den bedömning som följde av 1864 års svenska SjöL 76 § (ändrad år 1875) hade befraktaren rätt att häva fraktslutet "åtminstone när han kunde visa sig ej vidare hafva något intresse vid aftalets fullgörande". Se vidare beträffande äldre ställningstaganden Lang s. 513, Jantzen (Certepartier) s. 24 och idem (Tidsbefragtning) s. 20.

Se om dröjsmålsfrågan Kom.miet. 1939:8 s. 70 och s. 79, SOU 1936:17 s. 178 f. och s. 216 f. samt Instilling 1936 s. 84 och s. 68 f., Beckman s. 144 f. och s. 157 f. samt Riska s. 234 ff. som anser SjöL:s reglering som försvarlig. Se beträffande bedömningen vid dröjsmål ND 1953.299 (DHD). Se SOU 1930:11 s. 41 f. varvid man för dröjsmål föreslog en väsentlighetsregel utan tilläggsrekvisit. Culpa av bortfraktaren själv som grund för hävning ansågs utgöra en skälig motvikt till de skärpta kraven. En lika omfattande culpaidentifikation som tidigare ansågs inte motiverad.

Se om bedömningen i tysk rätt Capelle s. 153 ff. på olika ställen, Schaps & Abraham s. 469 ff. och Trappe s. 4. Jfr BGB § 634 om **Werkvertrag**.

[110] I NUSjöL framgår denna tendens genom att som förutsättning för hävning uppställs att ändamålet med avtalet väsentligen förfelas. Jfr **frustration**- situationerna i angloamerikansk rätt, se härom avsnitt 7.3.2. nedan. Se vidare ND 1951.176 (Bergen byrett).

[111] Se Gade & Woxholth s. 99 ff. och s. 104 f. varvid de skärpta kraven särskilt betonas. Se Michelet s. 412 som hänvisar till ett amerikanskt avgörande. Detta avgörande reflekterar regeln om att hävningsförutsättningarna skärps om felet framgår eller uppstår under befraktningsperioden. Se i samma riktning idem (Periodens) s. 604. Jfr Gram s. 198. Se dock ND 1963.27 (DHD) om hävning vid "vaesentlig mangel". Felet förelåg redan vid avlämnandet men framgick först under tidsbefraktningsperioden. Se ytterligare Falkanger (Leie) s. 455 f. som anför att ett försumligt avhjälpande med dröjsmål som följd medför "mindre strenge krav til forsinkelsens utstrekning som hevningsgrunn enn ovenfor". Den sistnämnda hänvisningen avser huvudregeln om väsentlighet.

hävning inte aktualiseras. Ett fel - såsom bristande lastkapacitet - noteras först efter att lastningen har slutförts eller efter att resan har påbörjats. Vidare behöver förfoganderätten till godset inte ligga hos resebefraktaren. Om konossement har utfärdats är bortfraktaren skyldig och berättigad att lämna ut godset före resans slutförande endast till den som företer samtliga originalexemplar av konossementet eller ett originalexemplar jämte godtagbar säkerhet, se SjöL 156 § 2 mom. [112].

Då felet ofta kan tänkas framgå av en slump kan man fråga sig huruvida det föreligger orsak till att uppställa olika rättsliga principer i enlighet med en ovan nämnd tidsmässig gräns. Den allmänna väsentlighetsregeln ger även beträffande befraktningsperioden möjligheter till en omfattande prövning. Det är uppenbart att hävning aktualiseras främst om bortfraktaren inte avhjälper felet inom rimlig tid eller om avhjälpande inte kommer i fråga förutsatt att felet dessutom är av tillräcklig omfattning.

Väsentlighetsrekvisitets närmare innehåll vad gäller både fel vid avlämnandet och därefter kan enligt det ovan sagda främst fastslås antingen enligt den borgenärsvänliga riktlinjen av typen KöpL 39 § och SKöpL 21 § 2 mom. eller med hänsyn till en allmän intresseavvägning.

> I ND 1977.236 (Svensk skiljedom) bedömdes väsentligheten vid felaktig beskrivning av tidsbortfraktarens förfoganderätt över det tidsbortfraktade fartyget. Ägarna till fartyget var inte skyldiga att fullgöra avtalet men de hade uttalat sig vara villiga härtill. Problematiken accentuerades särskilt vid långtidscertepartier (s. 247) "varunder både vilja och förmåga till behörig fullgörelse kan utsättas för allvarlig påfrestning". Vid avvägningen ansågs ansvarsförhållandena, tidsbefraktningsperiodens längd och risken för störningar vara av betydelse.
>
> I ND 1949.312 (Norsk skiljedom) presterade fartyget inte den avtalade farten. Befraktaren ville häva avtalet. Vid bedömningen av väsentligheten betonade skiljemännen befraktarens intressen kontra rederiets intressen, tidigare praxis enligt vilken man vid fartsvikt ställt "ganske strenge krav" för hävning, storleken av avvikelsen mellan den avtalade och faktiskt presterade farten, fartygets användningsändamål, som i detta fall var delvis linjefart för transport av last i bulk, och läget på fraktmarknaden med beaktande av risken för spekulationer. Det uttalades även att hävning inte förutsätter culpa,

---

[112] Se Grönfors (Inledning) s. 21 och idem (Sjölagens) s. 196 f., Bredholt & Philip s. 210 och Sindballe s. 369. Jfr Jantzen (Certepartier) s. 24. Jfr även Hambro s. 130 f. Se även avsnitt 7.5.1. nedan.

men att culpöst beteende påverkar väsentlighetsbedömningen. I den konkreta värderingen ansågs med tvivel hävningsrätt inte föreligga, emedan det inte var fråga om väsentligt avtalsbrott [113].

Utöver de av ovan refererade avgöranden framgående kriterierna har det ansetts vara av relevans att ifrågavarande egenskap har beskrivits i certepartiet. Detta anses ge uttryck för att man uppfattar egenskapen som väsentlig. Garanterade egenskaper anses vara av väsentlig betydelse [114]. Ofta beskrivs likväl en egenskap i certepartiet av tradition och av den anledningen att det standardiserade certepartiet ger särskilt utrymme härtill utan att egenskapen är av märkbar relevans för befraktaren i det konkreta fallet. Exempelvis spelar GRT eller bruttotonnaget i ett resecerteparti ofta ingen särskild roll. En avvägning av nu avsedd karaktär är inte ändamålsenlig i alla situationer. I vissa fall har bortfraktarens culpa ansetts utgöra en nödvändig förutsättning för hävning, men någon enhetlig uppfattning är det inte fråga om [115]. Man har även anfört tämligen konkreta riktlinjer såsom att felaktig dödvikt med ökat djupgående inte skulle berättiga till hävning, medan felaktig klassangivelse skulle berättiga därtill [116]. En sådan konkret typifiering påminner om **condition**- karakteriseringen i

---

[113] Se Bengtsson s. 468 som anför att avgörandet ND 1949.312 baseras på en intresseavvägning och ger uttryck för den norska synen på väsentlighetsregeln. Se även NSM 1949 s. 3657 f. Jfr finsk skiljedom 1984 Enso-Gutzeit Oy/ Rederiaktiebolag Sally (opublicerad) s. 79 ff. varvid ett cylinderfel inte ansågs berättiga legotagaren att vägra motta det lejda fartyget. Närmare riktlinjer kring bedömningen ingår inte i domen. Jfr ND 1922.454 (SHD) om hävningsrätt vid felaktig positionsuppgift. Jfr Braekhus (AfS 3) s. 614 om avvägningsmomenten vid bortfraktarens dröjsmål: "... forholdene er forskjellige før og efter lasting, i linjefart og i trampfart, ved slutninger långt 'ahead' og ved slutning av tonnasje 'spot-prompt' etc".

[114] Se Falkanger (Konsekutive) s. 165 som anför att "en opplysning i kontrakten letter ansees som vesentlig slik at en svikt gir hevningsrett". Se om garanti och väsentlighet Rosenmeyer s. 380. Jfr allmänt Wetterstein (Säljarens) s. 155 ff. och Selvig (Freight Risk) s. 215 f.

[115] Se Falkanger (Leie) s. 455 f. Jfr idem (Konsekutive) s. 162 f. Se däremot Bengtsson s. 465 och Rosenmeyer s. 380. Jfr Gade & Woxholth s. 95 f. Jfr om culpabedömningens relevans i köprätten Christensen s. 72 ff.

[116] Enligt Michelet berättigar fel dödvikt som leder till ökat djupgående kanske inte enligt norsk och engelsk rätt till hävning, fastän fartyget i anledning av felet inte kan anlöpa vissa hamnar, se Michelet (Periodens) s. 597 f. Se Michelet s. 409 varvid felaktig klassangivelse anses berättiga till hävning.

angloamerikansk rätt. Lösningen kan knappast baseras på sådana entydiga rekvisit.

De ovan refererade skiljedomarna ger uttryck för en tämligen allsidig värdering av väsentligheten, särskilt ND 1949.312. Detta står i linje med uppfattningen i norsk rätt. För finsk rätts del har man som en avtalsrättslig utgångspunkt i vissa fall betonat den borgenärsvänliga synvinkeln, jfr KöpL 39 §. Inom denna ram har man inte accepterat den allmänna förutsättningslärans inflytande.

Vad gäller fel i fartygets särskilda egenskaper kan ett beaktande av olika ändamålssynpunkter anses ge tillfredsställande resultat. I befraktningsförhållanden opererar parterna ofta med betydande ekonomiska intressen. Befraktningsavtalet har slutits i avsikt att uppnå förmånliga ekonomiska resultat eller stundom i avsikt att minimera förlusterna. Part skall inte ges möjligheter att spekulera med avtalets uppfyllelse till andra partens förfång. Hävningen är en drastisk åtgärd och påföljden är i många hänseenden inte önskvärd. En allmän intresseavvägning leder inte till ensidigt borgenärsvänliga resultat [117]. Man kan acceptera hävningens subsidiära karaktär. Vid en intresseavvägning utesluter man inte ett antal viktiga bedömningskriterier. I bedömningen kan exempelvis felets betydelse för befraktaren och hävningens verkningar för bortfraktaren beaktas samt graden av hans culpa. Insiktsprincipen av typen KöpL 39 §, vars främsta roll är att tjäna som motvikt vid en borgenärsvänlig utgångspunkt, utgör egentligen en särskild form av culpa och kan därmed beaktas i den allmänna avvägningen. Vid en intresseavvägning kan olika särfall beaktas. Exempelvis kan det vara fråga om ett certeparti mellan en småredare och ett storföretag. Det sistnämnda kan i många fall med hänsyn till fel och hävning hellre bära risken än småre derie t, jfr avsnitt 6.1.1. ovan. Vidare kan man beakta befraktarens relation till det bakomliggande köpavtalet.

---

117 Bengtsson uttalar allmänt om hävningens roll vid fraktavtal på likartat sätt. Han betonar att man ur samhällsekonomisk synvinkel kan anse det rimligt att hävning inte alltför lätt skall komma i fråga, emedan det rör sig om omfattande kontraktsförhållanden, som ofta anknyts till stora värden och ingående kalkyler. Han anser inte hinder föreligga mot att för svensk rätts del utanför köplagen ta avstånd från den borgenärsvänliga regeln. I annat fall föreligger det dessutom risk för att befraktaren häver ett förmånligt avtal och styr över förlusterna på bortfraktaren genom skadeståndskrav. Härvid tycks Bengtsson inte ha beaktat betydelsen av avtalsborgenärens minimeringsskyldighet vid fastställande av skadeståndets belopp. Bengtsson begränsar intresseavvägningen till att gälla endast i typfall, se Bengtsson s. 173, s. 177, s. 182 ff., s. 205 ff. och s. 458 f. Se vidare Selvig (Freight Risk) §§ 9.21-23. Se om avvägningen allmänt Taxell s. 214 ff. och vid köp Christensen s. 65 ff.

Köparens reaktioner i fråga om köpavtalet - exempelvis hävning av detta avtal - skall påverka bedömningen i fråga om befraktningsavtalet [118].

Å andra sidan står det klart att den kränkta avtalsparten inte borde hållas bunden vid ett sådant avtal som endast ger upphov till oberäknade och oskäliga besvär. Hävningens ovan påtalade ramar kan accepteras endast inom en sådan helhet där de övriga sanktionerna tillräckligt effektivt kan utnyttjas med bibehållande av en kontinuerlig avtalsbalans. Avhjälpandeinstitutets roll ter sig som central även i denna belysning, likaså fraktnedsättnings- och skadeståndsreglernas utformning.

Trots att man förordat ett val till förmån för intresseavvägningshänsyn är det ett pragmatiskt faktum att man inte uppnått en särskilt tydlig och preciserad ram för bedömningen. Teoretiskt kunde man komplettera bedömningsrekvisiten med typfall, men det tillgängliga nordiska befraktningsrättsliga materialet ger inte långtgående möjligheter härtill [119]. Det som dock står klart är att hävningsberättigandet kan fastställas med beaktande av "särskild försiktighet", inte på grund av speciella sjörättsliga drag utan på grund av att avhjälpandeinstitutet skall ges en realistisk existensmöjlighet varutöver fasta befraktningsförhållanden är önskvärda. Man undviker spekulationsförsök, exempelvis alltefter fluktuationer i frakterna på marknaden. Då förutsebarheten uppenbart inte ligger på en önskvärd nivå och då befraktaren dessutom bär risken för att en av honom vidtagen hävning senare inte fastställs som en berättigad åtgärd står det i parternas intresse att precisera hävningsförutsättningarna i certepartiet [120].

Hävning skall påyrkas av befraktaren genom att han efter att ha tagit del av felet utan oskäligt uppehåll avger sin hävningsförklaring åt bortfraktaren [121].

---

[118] Se om de härtill anslutna mera allmänna övervägandena Bengtsson s. 178 f.

[119] Jfr Christensens uttalande om köprättsligt rättsfallsmaterial och väsentligheten, se Christensen s. 70 f.

[120] Se om risken för hävningsberättigandet ND 1981.204 (Hålogaland lagmannsrett), underrätten. I ND 1980.269 (Oslo byrett) hade befraktaren hävt avtalet, men något fel ansågs inte föreligga. Då fartyget inte hade kunnat bortfraktas på annat håll ålades befraktaren att i skadestånd utge den avtalade hyran tills fartyget hade sålts. Det ansågs att för tiden härefter kunde fartyget inte ha ställts till befraktarens disposition. Se vidare ND 1951.176 (Bergen byrett) s. 187 ff. Jfr ND 1922.177 (SHD), ND 1967.325 (Hovrätten för Västra Sverige) och ND 1939.257 (Vestre Landsret).

[121] I ND 1983.347 (Norsk skiljedom) var parterna eniga om att ett väsentligt avtalsbrott skulle berättiga befraktaren att häva. Efter reparation sattes fartyget i trafik. Befraktaren hävde två veckor härefter. Hävningsrätten hade enligt skiljemännen inte använts i tid. Rederiet tillerkändes ersättning för fraktförlust. Se även ND 1983.XV f.

I fråga om tidsbefraktningsavtal innebär hävning i anledning av fel vid avlämnandet att avtalsbundenheten bortfaller. Eventuellt utbetalda förskottsfrakter skall återbäras, om inte certepartiet stipulerar annat. Sådana klausuler tycks inte ingå i standardcertepartierna. Vid fel yppade eller uppkomna under befraktningsperioden har hävningen en **ex nunc**-verkan. Om fartyget inte kunnat utnyttjas före hävningens verkningar inträder beaktas tidsbefraktarens intresse i tidsfrakten genom off hire- regleringen. **Ex nunc**- verkan medför även att tidsbefraktaren får betala för fartygets användning framtill hävningen trots fel om off hire- förutsättningarna saknas. Det är emellertid inte uteslutet att tillvarata tidsbefraktarens intressen genom fraktnedsättnings- och skadeståndssanktionerna. Då tidsfrakten med hänsyn till standardklausulerna och SjöL 144 § 1 mom. i regel betalas i förskott aktualiseras tidsbefraktarens rätt till återbäring till den del tidsfrakten inte är införtjänad. En sådan rätt torde stå som given, men i avtalsklausulerna kan ytterligare explicit stipuleras härom [122]. Efter hävning kan befraktaren inte mera ge kommersiella direktiv beträffande fartyget.

I tidsbefraktningsförhållanden kan hävningen ha vissa sidoeffekter. Om tidsbefraktaren häver avtalet kan en "ren" **ex nunc**- verkan gälla endast med reservationen att fartyget vid ögonblicket inte har andra åtaganden som exempelvis stöder sig på ett konossement. Ett omsatt konossement innebär en förpliktelse för tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren gentemot konossementsinnehavaren att frambefordra godset i enlighet med konossementets eller transportavtalets villkor.

I resebefraktningen gäller det ovan sagda om hävningens verkningar i tillämpliga delar. SjöL 129 § reflekterar dessutom principen att ett partiellt uppfyllt åtagande berättigar till partiellt vederlag även om stadgandet är

---

Däremot ansågs en hävningsförklaring som tidsbefraktaren inväntat med i något över ett år inte för sent gjord i ND 1949.312 (Norsk skiljedom). Befraktaren hade anledning härtill genom att man skulle kunna avgöra huruvida ett propellerbyte kunde avhjälpa fartsvikten. Se även ND 1944.241 (Norsk skiljedom). Jfr ND 1958.39 (NHD). Jfr köpfallet ND 1982.246 (Gulating lagmannsrett). Jfr SjöL 126 § 3 mom. och 146 § 3 mom. om hävningsförklaring vid dröjsmål samt 131 § 2 mom. Se Falkanger (Konsekutive) s. 136 f., Jantzen (Baltcon) s. 190 och Rørdam s. 30 f. i samband med **misrepresentation**. Se allmänt om reklamation vid fel Rodhe s. 280 ff. Jfr KöpL 39 § 2 mom. och Reg. prop. 93/86 s. 85 samt NKöpL 39 § 2 st. och Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 70.

[122] Se allmänt Hellner II s. 306 ff., Bengtsson s. 4 f. och Selvig (Freight Risk) §§ 9.21-22. Jfr ND 1949.312 (Norsk skiljedom) varvid tidsbefraktaren framställde ett hävningsanspråk med verkan att (s. 314 f.) "certepartiet skal opphøre å gjelde fra dagen for voldgiftsrettens avgjørelse".

hänförligt till hävning i anledning av dröjsmål och i anledning av vissa andra orsaker som inte berör felproblematiken [123].

Felet ger ofta upphov till dröjsmål. Befraktaren har i så fall möjlighet att häva på denna grund. Hävningsförutsättningarna är dock knappast förmånligare för honom [124].

Hävningsrätten i engelsk rätt är beroende av typen av de avtalsvillkor som bortfraktaren brutit emot, se avsnitt 4.7.2. ovan. Allmänt betonar man dessutom att hävning inte skall vara möjlig om felet eller avtalsbrottet endast är tekniskt i den meningen att fråga närmast är om en trivialitet. Skadeståndsansvaret tillgodoser den kränkta partens rättsskyddsbehov och spekulationsmöjligheterna förhindras [125].

Condition- typen har i certepartiförhållanden konkretiserats så att felaktig klassangivelse [126] eller felaktig angivelse av fartygets namn, identifieringstecken eller av nationaliteten [127] har ansetts falla under denna kategori. Utgående från rättsutvecklingen i England är det i viss mån osäkert om typifieringen fortsättningsvis gäller [128]. Man har med hänsyn till avtalsrätten över lag börjat betona om parten har avsett beskrivningen som central. Dessutom skall det avvägas hur allvarligt avtalsbrottet i den konkreta situationen är. I köprätten gäller att vid "the sale of goods by description, there is an implied condition that the goods correspond with the description" [129], men regleringen har inte ansetts gälla analogt i fråga

---

[123] Se Grönfors (Sjölagens) s. 200 ff. och Strøm-Olsen jr. passim.

[124] I ND 1951.176 (Bergen byrett) avgjordes hävningsfrågan i stöd av SjöL 146 §, dröjsmål hade uppstått i anledning av fel. Se vidare ND 1925.193 (SHD) samt avsnitt 7.3.2. nedan.

[125] I Cehave N.V. v. Bremer Handelsgesellschaft m.b.H. (The "Hansa Nord") /1975/ 2 Lloyd's Rep. 445 CA var det fråga om köp. Roskill, L.J. betonade att (s. 457) "a Court should not be over ready ... to construe a term in a contract as a 'condition'...".

[126] Se Routh v. MacMillan (1863) 34 B.M.C. / 1. Crockford 402 och French and Sons v. Newgass and Co. (1878) 3 Asp.M.C. 574 s. 575.

[127] Se Scrutton s. 78 och Time Charters s. 36.

[128] Se Carver §§ 616-622.

[129] Se SGA sect. 13 (1).

om befraktningsavtal [130]. Å andra sidan föreligger det inte hinder mot att uppgifter om fartyget explicit betecknas som **conditions**, men vid certepartitolkningen kan man trots detta eventuellt åsidosätta hävningsrätten [131].

Vid **intermediate obligations** eller **innominate obligations** avvägs hävningsberättigandet mera kasuistiskt. Felet skall vara så allvarligt att det berör grunderna för avtalet. Denna princip har utsatts för kritik, emedan den inte tillfredsställer det förutsebarhetsbehov som gäller i kommersiella förhållanden. I rättstillämpningen har den konkreta avvägningsmöjligheten dock slagit igenom, emedan skillnaden mellan **condition** och den andra möjligheten **warranty** (= ingen hävningsrätt) var för onyanserad. Exempelvis är uppgifterna om fartygets lastkapacitet och fart **innominate obligations** [132].

---

[130] Se Reardon Smith Line Ltd. v. Hansen-Tangen (The "Diana Prosperity") /1976/ 2 Lloyd's Rep. 60 QB och CA samt 621 HL, särskilt s. 626 f. Se å andra sidan Greenwich Marine Inc. v. Federal Commerce & Navigation Co. Ltd. (The "Mavro Vetranic") /1985/ 1 Lloyd's Rep. 580 QB varvid **condition**- karakteriseringen betonades som ett viktigt medel att tillfredsställa det kommersiella förutsebarhetsbehovet. Det var fråga om verkan av bortfraktarens brott mot en ETA- klausul. Se uttalandet av Staughton, J., s. 584: "It would lead to great doubt and dispute if the charterers, with their worldwide business commitments, had to assess whether delay in giving a proper nomination, or failure to give a nomination within the laycan period, would ultimately be a breach which deprived them of all the benefits which they were to obtain under the contract. The parties need to know at once whether any particular nomination is or is not one which the charterers are bound to accept".

[131] Jfr beträffande **condition**- beskrivningen Akties. Nord-Osterso Rederiet v. E.A. Casper, Edgar & Co., Ltd. (1923) 14 Ll.L.Rep. 142, 203 HL. En explicit **condition**- beskrivning tycks vid brott mot den inte utan vidare berättiga till skadestånd, om inte avtalsbrottet samtidigt betraktas utgöra en **repudiation** från den kränkande partens sida. Möjligheterna att kombinera **condition**- beskrivningen med avtalat skadestånd är begränsade därav att domstolen kan uppfatta skadeklausulen som **penalty** och lämna den obeaktad. Se närmare Treitel (Damages) s. 143 ff. Se om **condition**-tolkningen i en "distributorship agreement" L. Schuler A.G. v. Wickman Machine Tool Sales Ltd. /1973/ 2 Lloyd's Rep. 53 HL varvid man hävdade att klausulen var oskälig på avtalstolkningsgrund ("on its true construction").

[132] Se det ledande fallet beträffande den "moderna" indelningen Hongkong Fir Shipping Co. v. Kawasaki Kisen Kaisha (The "Hongkong Fir") /1961/ 2 Lloyd's Rep. 478 CA och /1961/ 1 Lloyd's Rep. 159 QB. Avgörandet visar även de skärpta krav som gäller för hävning vid fel som relateras till avtalsperioden. Se vidare Bunge v. Tradax /1981/ 2 Lloyd's Rep. 1 HL samt Chilean Nitrate Sale Corp. v. Marine Transportation Co. Ltd. (The "Hermosa") /1982/ 1 Lloyd's Rep. 570 CA. Se analysen av Appleby & Meisel s. 598 ff. Jfr ett äldre avgörande "Snia" Societa de Navigazione Industria e

Trots att **condition**- typen i dagens läge uppenbart betraktas mera restriktivt än förut har befraktaren ett antal valmöjligheter för hävning. För det första kan han fortsättningsvis hänvisa till brott mot **condition** [133]. För det andra kan man vid den konkreta avvägningen fastslå att avtalsbrottet berör grunderna för avtalet [134] och för det tredje kan det vara fråga om **repudiation** på bortfraktarens sida.

I Compagnie General Maritime v. Diakan Spirit S.A. (The "Ymnos") [135] var det fråga om tidsbefraktning på Linertime. Tidsbefraktningsperioden var 12 månader med option om två tilläggsperioder på sex månader var. I certepartiet hade inkorporerats ett antal uppgifter om fartygets egenskaper. Ett av villkoren bestod av följande beskrivning: "... owners guarantee the loading of the containers in the stowage plan without any stability problem". Det var fråga om ett containerfartyg och tidsbefraktaren hade som avsikt att ställa det i sin linjefart mellan hamnar i Australien och på öar på Stilla Havet. Tidsbefraktaren hade idkat trafik på området i ca. hundra år. I samband med lastnings- och lossningsoperationerna avsedda att genomföras med fartygets egna lyftanordningar förekom kraftiga

---

Commercio v. Suzuki & Co. (1924) 18 Ll.L.Rep. 333 CA. Jfr beträffande bedömningen före Hongkong Fir exempelvis Holyoak v. Pearson (The "Savourna") /1955/ 2 Lloyd's Rep. 607 Adm, s. 617. Jfr vidare dröjsmålsfallet Maredelanto Cia. Naviera S.A. v. Bergbau-Handel (The "Mihalis Angelos") /1970/ 2 Lloyd's Rep. 43 CA och The Mavro Vetranic- avgörandet i not 130 ovan. Jfr om **fundamental breach**- beskrivningen Suisse Atlantique Societe D'Armement Maritime S.A. v. N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale /1966/ 1 Lloyd's Rep. 529 HL och Photo Production Ltd. v. Securicor Transport Ltd. /1980/ 1 Lloyd's Rep. 545 HL.

[133] Se Pennsylvania Shipping Co. v. Compagnie Nationale de Navigation (1936) 55 Ll.L.Rep. 271 KB. I certepartiets beskrivning hade tillagts orden "the owners guarantee". Domstolen fäste uppmärksamhet vid detta uttryckssätt genom att det (s. 277) "shows an intention to lay special emphasis upon the obligations assumed under these clauses and to treat them as conditions of the contract as distinguished from mere warranties". Även andra omständigheter togs i beaktande. Jfr argumenteringen i Cargo Ships "El-Yam" Ltd. v. Invoer-en-Transport Onderneming "Invotra" N.V. /1958/ 1 Lloyd's Rep. 39 QB. Pennsylvania- avgörandet visar att kategoriseringen tidigare var av central vikt för att statuera hävningsrätt.

[134] Se argumenteringen i Reardon Smith Line Ltd. v. Hansen-Tangen (The "Diana Prosperity") /1976/ 2 Lloyd's Rep. 60 QB och CA samt 621 HL.

[135] /1982/ 2 Lloyd's Rep. 574 QB.

svängningar och slagsida på till och med 15°. Lyftanordningarna, vilka var "geminized" och därmed kunde opereras tillsammans för uppnående av högre lyftkapacitet, kunde användas med en slagsida på högst 5°. Orsaken till dessa problem var att fartyget i planeringsskedet hade erhållit felaktiga stabilitetsuppgifter. Tidsbortfraktaren hade inte kännedom om att kalkylerna var felaktiga. Problemen var av sådan karaktär att risk förelåg att de australiska sjöfartsmyndigheterna kunde ingripa. För avhjälpande skulle det ha behövts omfattande reparationer och en minskning av containerkapaciteten. Tidsbortfraktaren hade vägrat att avhjälpa felet på sin bekostnad. Efter två resor hävde tidsbefraktaren avtalet. Därförinnan hade man uppmanat tidsbortfraktaren att avhjälpa stabilitetsbristerna. I skiljeförfarandet framställdes ömsesidigt ett antal yrkanden. Tidsbefraktaren ansåg sig berättigad att häva på tre skilda grunder: det var fråga om brott mot en **condition**, det var fråga om en **fundamental breach** och det var fråga om **repudiation** från tidsbortfraktarens sida. Skiljemannen ansåg inte hävningsrätt föreligga. Det var inte fråga om **condition**. Han motiverade sig inte närmare till andra delar, emedan han tydligen utgick från att det var fråga om en **special case** för domstolen. Robert Goff, J. tog dock inte ställning till anspråksgrunderna **fundamental breach** och **repudiation** på grund av vissa processuella regler (**questions of fact**) kring skiljeförfarandet. Beträffande **condition** uttalade han att det förelåg (s. 583) "a marked reluctance in recent years to classify terms as conditions, it being felt that this approach is more consistent with the parties' contractual intentions, and introduces a desirable degree of flexibility into the law". Om stabilitetsklausulen uttalade Robert Goff, J. att (s. 584) "it is obvious from the facts of this case that the effect of a breach of this clause can be slight or serious". Om avtalsbrottet uttalade han vidare att "It may be capable of being remedied by the use of shore cranes (if available at the loading port or at the first discharging port); if not, it may result in a small, or alternatively, a more substantial, number of containers being shut out. In the circumstances, a breach of the clause may lead to a small, or alternatively, a more substantial, loss of earnings, or expense, or loss of time, to the charterers, depending upon the extent of the breach. Such a term surely cannot, in the absence of any indication to the contrary, be properly classified as a condition". Uttrycket

"guarantee" ansågs inte ge upphov till annan bedömning [136]. Slutresultatet var att tidsbefraktaren inte ansågs ha haft rätt att häva avtalet.

The Ymnos- avgörandets resultat verkar med beaktande av de faktiska omständigheterna tämligen överraskande. Stabilitetsklausulen utgjorde en central del av avtalets syftemål. Fartyget hade avsetts för linjefart med containrar. Avgörandet var mycket formalistiskt, emedan domaren uteslöt prövning av hävningsrätten med hänvisning till att skiljedomen beträffande **fundamental breach** och **repudiation** var en "question of fact". **Condition**- bedömningen var en "question of law", men av motiveringarna framgår att det inte var fråga om ett sådant villkor. Till saken hörde att skiljemannen företrädde teknisk expertis. Han hade inte tagit närmare ställning till juridiska aspekter utan tydligen utgått från att domstolen skulle göra det. Ett nu avsett slutresultat med ovan framställda motiveringar kan knappast anses tillfredsställande. Parterna måste avväga om en sådan formalistisk bedömning skall förebyggas med hjälp av certepartiklausuler. The Ymnos-avgörandet visar dock trenden att avstå från ett kategoriserande av avtalsvillkor på förhand.

Möjligheterna att häva begränsas av att befraktaren mottagit en motprestation (**consideration**) såsom då han accepterat en transport trots felet (**waiver of rights**). I sådana fall skall andra rättsskyddsmedel än hävning användas, närmast skadestånd [137]. Befraktaren skall tillställa bortfraktaren hävningsförklaringen före motprestationen.

Om bortfraktarens felaktiga upplysning utgör en **misrepresentation** avgörs hävningsrätten (**rescission**) utgående från hur den felaktiga upplysningen har givits, se avsnitt 4.7.4. ovan. Hävning på dessa grunder är berättigad även om den felaktiga upplysningen senare skulle införas i certepartiet.

I amerikansk rätt används en annan och något diffus terminologi. I vissa avgöranden som främst har gällt bortfraktarens skadeståndsansvar har man frågat om certepartibeskrivningen kan betecknas som **warranty**. Denna beteckning tycks samtidigt medföra att befraktaren har rätt att häva avtalet. Anknytningen är dock oklar. Om fel förelåg och konstaterades vid avlämnandet tillämpar man i alla fall ett väsentlighetsrekvisit (**a test of materiality** och **substantially frustrated**) som förutsättning för hävning. Det har även talats för en viss förhandsstandardisering av olika delar av fartygsbeskrivningen så att fel i lastkapaciteten, farten och klassen an-

---

[136] Se i annan riktning Pennsylvania Shipping- avgörandet i not 133 ovan.

[137] Se de äldre avgörandena Bentsen v. Taylor (1893) 7 Asp.M.C. 385 och Pust v. Dowie (1865) 122 Engl. Rep. (R) 740, 745.

ses berättiga till hävning [138]. Något säkert belägg i amerikansk praxis för sådana konkretiseringar föreligger dock inte. Den rådande uppfattningen baserar sig tydligen på det ovan nämnda väsentlighetsrekvisitet som konkretiseras i varje enskilt fall. Förutsättningarna för hävning skärps om felet yppas först under avtalsperioden.

Vid **misstatement** har befraktaren rätt att häva under samma förutsättningar som om den felaktiga uppgiften skulle ha intagits i certepartiet[139].

---

[138] Se M/T Go Go Runner (1983) SMA 1746 varvid resebefraktaren berättigades att häva ett tankcerteparti, emedan fartygets senaste laster före den aktuella resan hade beskrivits fel. I beskrivningen ingick ett löfte om "unleaded" last, men rester av bly kunde dock konstateras i lasttankarna vid avlämnandet.

[139] Se E.B. Aaby's Rederi A/S vs. States Marine Corp. (The Tento) 1950 AMC 947 2CCA och 1952 AMC 639 SDNY varvid det bl.a. uttalades att (s. 952) "In the midst of this confusion, however, one thing rather clearly appears: that repudiation (sic !; förf. anm.) by a charterer is permissible only where the breach of the owner's undertaking of seaworthiness is so substantial as to defeat or frustrate the commercial purpose of the charter". Se om sammanbindningen mellan **warranty** och hävningsrätt Heinz Horn-Marie Horn 1969 AMC 1495 och 1968 AMC 2548 5CCA, s. 2554. Se även M/V Marilena P. 1969 AMC 1155 4CCA där man hänvisade till The Tento och dessutom ansåg att då off hire- klausulen reglerade störningen i första hand förelåg det inte skäl till hävning utan särskilt starka grunder. Se vidare Atlanta 1948 AMC 1769 SDGa s. 1788 f. och Sonia II 1946 AMC 90 5CCA. Se även M/V Procer Ignacio Iturbe (1985) SMA 2109 om **fundamental breach**. I M/S Eastern Street (1979) SMA 1352 ansågs tidsbefraktaren berättigad att häva en "trip time charter" på grund av fel i fartygets i certepartiet beskrivna lyftanordningar. Underbefraktaren hade för sin del hävt på grund av felet och det ansågs bl.a. att syftet med tidsbefraktningsavtalet hade bortfallit. Det var fråga om "fundamental misrepresentation". Man betonade dock att en berättigad hävning av underbortfraktningsavtalet inte automatiskt berättigade att häva tidsbefraktningsavtalet. I Intressentskapet Siregas - Coral Navigation Co., Inc. (Tordenskiold) (1977) SMA 1091 fastslogs att hävningsförutsättningarna skärps efter avlämnande. En hänvisning gjordes till The Tento-avgörandet, se ovan. I det konkreta fallet hade fartyget inte uppfyllt alla krav som uppställts av Coast Guard för transport av farliga laster. Felet ansågs inte berättiga tidsbefraktaren att häva avtalet. Enligt skiljemännen kunde hävning komma i fråga "only under the most limited of circumstances". Se vidare M/V Pacsea/ M/V Pacsun (1972) SMA 746 och M/V Aristogelos (1980) SMA 1423 varvid man hänvisade till **frustration** vid felaktig angivelse av fartygets djupgående. Se om tolkningen av en uppsägningsklausul vid hävning The Ceres (1896) 72 F. 936 2CCA s. 941.

Se ytterligare om hävning i angloamerikansk rätt Carver §§ 616-622 och 882-884 varvid man inte urskiljer **innominate obligations**, Scrutton s. 75 ff. och s. 105 ff., och Time Charters s. 25 ff., särskilt s. 35 f. och s. 49 ff. samt s 465. Se även Barclay (Lloyd's 1975) s. 7, Trappe s. 1 ff. och Wilford (UNCTAD-SIDA) s. 116 ff. Se Diplock s. 16 om hävningsrisken. I Appleby & Meisel s. 592 ff. framgår rättsutvecklingen

6.2.5. Om skadestånd

6.2.5.1. Förutsättningarna för skadeståndsansvaret

a. Bakgrund

Skadestånd är en central påföljd. Olika problemställningar har väckt en omfattande diskussion. Av dessa skäl är det motiverat att mera ingående behandla denna påföljd vid fel i det befraktade fartyget.

Skadeståndsansvarets syftemål har ansetts vara att hindra avtalsgäldenären från att begå avtalsbrott. Den preventiva verkan har ifrågasatts. Den repressiva verkan skyddar den skadelidande genom att han erhåller ersättning. Vid hävningsreglernas utformning påträffas likriktade syftemål.

I frågan om skadeståndsansvaret ingår ansvarsgrunden och skadeståndets omfattning. Till den sistnämnda hör kausalitet och andra begränsningar. Delfrågorna är förankrade i varandra.

Problem uppstår både med hänsyn till de olika delfrågor som ingår i skadeståndspåföljden som helhet och med beaktande av en i viss mån ostadig rättsutveckling av de närmare rekvisiten för ansvaret. De i diskussionen framförda alternativen är inte stora nyskapelser. De gäller ofta systematiska frågor. Exempelvis kan valet ha gällt mellan en culparegel eller strikt ansvar. Det sistnämnda sammanbinds med skadans förutsebarhet vid kausalitetsavvägningen. Vidare kan det ha varit fråga om en avvägning mellan en culparegel med omvänd bevisbörda eller strikt ansvar med undantag för **force majeure**.

Ansvarsgrunden kan konstrueras enligt olika alternativ: culpa, presumerad culpa, strikt ansvar med force majeure- undantag, ansvar med undantag för omständigheter utanför avtalsgäldenärens kontroll och slutligen garanti. Den närmare preciseringen sker långt i stöd av den särskilda avtalstyp och den särskilda skadesituation som i vederbörande fall är

---

beträffande hävningsförutsättningarna. Se vidare beträffande amerikansk rätt Healy (Lloyd's 1980) s. 72 ff. och hänvisningar till amerikansk praxis och idem s. 845 ff. Vandeventer s. 829 ff. analyserar den diffusa terminologin i amerikansk rätt. Se även Benedict s. 1-2 ff. som sammanbinder hävningsförutsättningen med uttrycket **guarantee**, Gilmore & Black s. 201 och s. 229, Poor s. 4 ff. och Wilson s. 1072 ff. Se allmänt om terminologin i amerikansk rätt Calamari & Perillo s. 757 f.

Se om hävning vid **misrepresentation** Time Charters s. 25 ff., särskilt s. 28 och s. 30 ff. samt vid **misstatement** enligt amerikansk rätt Poor s. 9. Se även Palaja s. 99 ff., Falkanger (Konsekutive) s. 138 f. och Michelet s. 405 f.

aktuella [140]. De skandinaviska köplagarna har uppenbart utövat ett visst inflytande i Finland i köpavtalsrelationer. Det är ej heller uteslutet att analogier generellt gjorts gällande i de nordiska länderna [141]. Ansvarsgrunden har byggts upp så att säljaren i speciesköp har strikt ansvar om fel i en garanterad eller tillförsäkrad egenskap förelåg vid köpet, om säljaren vid köpet förfarit svikligt eller om säljaren gjort sig skyldig till underlåten upplysning [142]. Vid fel uppkomna efter köpslutet är den "normala" culparegeln tillämplig. I fråga om garanti måste man avgöra när sådan avgivits av säljaren. Då man strävat till att utvidga fältet för avtalsgäldenärens skadeståndsansvar har man utvidgat räckvidden för garantikonstruktionen genom hänvisningar till enuntiationer jämställbara med garanti och till avtalsföremålets **kärnegenskaper** som alltid kan anses garanterade [143]. I finsk köprätt väckte frågan om ansvarsgrunden tidigare en omfattande diskussion och helt säkra riktlinjer tycktes inte föreligga även om de skandinaviska köplagarnas reglering ansågs kunna utgöra en viss förebild [144]. Å andra sidan har det uttalats att säljaren alltid i fråga om avtalsföremålets egenskaper varit culpös om fel föreligger vid avtalsslutet. Detta har

---

[140] Jfr SkL 1:1 samt Routamo & Hoppu s. 17 ff. Se vidare Taxell (TfR) passim om oklarheter beträffande ansvarsgrunden och om alternativen samt idem s. 254 ff. där de generella riktlinjerna utreds. Se vidare Hellner II s. 313 ff. Culparegeln har starkt stöd i tysk rätt, se idem (TfR 1966) s. 290 ff. Se även Rodhe s. 297 ff. och s. 258 ff. Jfr Palmgren & Olsson s. 119 f.

[141] Jfr SJB 4:12 och 19 samt Taxell s. 292.

[142] Se SKöpL 42 § 2 mom.

[143] Se Rodhe § 22 inklusive enuntiationer och Sundberg s. 22 f. om kärnegenskaper och s. 135 ff. Kärnegenskapkonstruktionen omfattades i KöpLF 1973, se Kom.bet. 1973:12 s. 149: "Rörande säljarens tillförsäkran om viss egenskap hos godset kan ... ännu framhållas, att vissa egenskaper är så väsentliga, att deras förekomst utan vidare förutsättes, eller är av den natur, att det kunde verka löjligt eller rentav förolämpande att om dem kräva särskild försäkran av säljaren. En köpare av begagnad bil fordrar knappast att säljaren försäkrar sig ansvara för att bilen har växellåda, men han bör likväl ha rätt till skadestånd om lådan saknas". Å andra sidan visar exemplet att man skulle ha att göra med säljarens underlåtna upplysning.

[144] Se Aaltonen s. 84 ff. och Wetterstein (Säljarens) s. 211 ff.

motiverats närmast med säljarens omfattande undersökningsplikt [145]. Garantikonstruktionens verkliga betydelse har diskuterats, men KöpL bekräftar dess fortsatta aktualitet [146]. Motsvarande diskussionsämnen har varit aktuella även beträffande andra avtalstyper [147]. Garantikonstruktionens hänförlighet till avtalsslutet medför att man vid fel som uppkommit därefter har att göra med en culparegel [148]. Detta gäller även bestående avtal. Det föreligger även ställningstaganden enligt vilka strikt skadeståndsansvar åtminstone i vissa fall skall konstrueras på annan än garantigrund [149].

Avtalsborgenären kan i anledning av felet lida olika typer av skador. I det följande avses rena förmögenhetsskador omfattande särskilda utgifter, vederlagsskillnad och andra rena förmögenhetsskador.

Man har i regel utgått från att skadans beräknande skall ske i enlighet med principen om full ersättning. Ersättning har utgått enligt det positiva kontraktsintresset (uppfyllelseintresset). Avtalsborgenären skall utbetalas skadestånd som om avtalet hade avvecklats i normal ordning. Den klassiska utgångspunkten är ersättning för **damnum emergens** och **lucrum cessans**.

Ersättningen beräknas ibland enligt det negativa kontraktsintresset. Skadestånd skall utgå som om avtal inte skulle ha ingåtts. Ersättning för frångången vinst utgår inte. Det är oklart i vilken omfattning det nu nämnda alternativet kan användas vid kontraktsbrott, men det har inte uteslutits att avtalsborgenären i vissa fall kunde ha en valmöjlighet. Ersätt-

---

[145] Se Aurejärvi s. 49 ff.

[146] Se Aurejärvi s. 37 ff. och Wetterstein (Säljarens) s. 217 ff. Se även Taxell s. 314 f. och s. 317.

[147] Se exempelvis HD 1987:20 varvid majoriteten uttalade om skadeståndsansvarets förutsättningar vid fel i samband med fastighetsköp att säljaren meddelat att den försålda byggnaden varit felfri eller att säljaren inte upplyst om felet som han borde ha varit medveten om. Se vidare Hakulinen (Vuokraoikeus) s. 70 f. som för jordlegans del tar avstånd från ett "allmänt" garantiansvar, men här avses tydligen strikt ansvar som rättslig norm. Jfr Kartio s. 70. Jfr HyresL 11 § 2 mom. och GHyresL 16 § 1 mom. Jfr ytterligare rättsfallen i Taxell s. 297.

[148] Se Hakulinen (Vuokraoikeus) s. 72 f. samt även HyresL 11 § 2 mom. och GHyresL 16 § 2 mom. Se vidare Bengtsson (Särskilda) s. 50 ff. om saklega.

[149] Se Taxell s. 293 ff. Jfr Hellner II s. 318.

ning enligt det negativa kontraktsintresset har sin främsta tillämpning i ogiltighetsfall [150].

Särskilt då ansvarsgrunden är culpa har man inte funnit det nödvändigt att ytterligare på ett accentuerat sätt begränsa skadeståndets omfattning vid beräknandet av ersättning enligt det positiva avtalsintresset. Differenslära, som slog igenom i tysk rätt i medlet av 1800-talet, har avsett att jämföra det hypotetiska och faktiska händelseförloppet. Skillnaden utgör skadeståndet. Differenslära ger möjligheter att inkludera ett omfattande antal skadeposter i skaderegleringen [151]. Det omfattande "riskfältet" för avtalsgäldenären begränsades i början endast vid samverkande skadeorsaker och borgenärens försumlighet att minimera skadan. Tilläggsbegränsningar förekom i vissa fall vid strikt ansvar genom att skadan måste ha varit förutsebar för avtalsgäldenären vid tiden för avtalsslutet, se nedan. Skadeståndets beräkning med hjälp av differenslära har givit upphov till kritik av den anledningen att den inte tillfredsställer behovet av att begränsa skadeståndets omfattning. Regleringen i KöpL visar närmast att differenslära eller principen om full ersättning inte har accepterats i en renodlad form. Man konstruerar ansvaret på annat sätt.

Kausalitetsreglerna utgör en kanal för begränsning av skadeståndets omfattning. Så sker även i utomkontraktuella förhållanden. I avtalsförhållanden skall dock avtalets betydelse beaktas. Avtalets syftemål är av vikt vid avvägningen. Adekvansläran [152], som tydligen blev föremål för en

---

[150] Se närmare om ersättningsgilla skador Sisula-Tulokas s. 217 ff., Taxell s. 254 ff. och s. 351 ff. samt Hellner II s. 325 ff. samt idem (TfR 1966) s. 327 ff. Se om kritiken mot differenslära Hellner II s. 325 ff. och idem (TfR 1966) s. 341 f., medan Routamo förkunnar sig vara en anhängare av läran, se Routamo (Säljarens) s. 213. Rodhe anser differenslära ge en godtagbar ram för skadeståndets beräknande, se Rodhe s. 479 f. och §§ 45-46. Se vidare Braekhus (Negative) passim. Se von Hertzen s. 153 ff. och s. 240 f. om ersättning enligt negativt kontraktsintresse då ansvar har uppstått för part som avbrutit avtalsförhandlingarna.

[151] Se Hellner (TfR 1966) s. 310 ff. om ersättningsgilla skador vid köp. Hellners utredning visar att man i svensk rätt har varit benägen att ge den skadelidande full ersättning (s. 313) "för varje form av förlust som kan styrkas, och skadeståndsyrkandet ogillas blott om förlusten är av en typ som köparen normalt kunde undvika genom täckningsköp ...". Hellner gör en åtskillnad mellan ersättning för prisdifferens, ersättning för särskilda utgifter och ersättning för allmän förmögenhetsförlust i övrigt. Detta motiveras av att de omständigheter som modifierar differensberäkningen har olika betydelse vid dessa förlustposter. Se särskilt s. 332 ff. om kausalitetshänsyn.

[152] Se Rodhe s. 544 ff.

närmare diskussion i början av detta århundrade inom avtalsrätten [153], utgår från att endast skador som har ett tillräckligt nära samband med avtalsbrottet eller skador som är tillräckligt påräkneliga skall ersättas. Det anses att både händelseförloppet och skadan skall ha varit beräkneliga. Bedömningen relateras till den tidpunkt då den ansvarsgrundande handlingen vidtogs. Det är vanligt att begränsa ansvaret med stöd av dessa principer i nordisk rätt även om reservationer mot dem förekommer [154]. Adekvansläran har uppenbart inte i tillfredsställande grad kunnat förebygga de negativa verkningar som differensprincipens tillämpning har medfört. Dessutom har adekvansaspekterna tidvis belastats av ett **perpetuatio obligations**- tänkande som har medfört att mycket avlägsna skador har ansetts ersättningsgilla.

I engelsk rätt (från år 1854) och FN-konventionen art. 74 har det anförts att skadan ersätts om avtalsgäldenären vid avtalets ingående förutsåg eller borde ha förutsett skadans uppkomst i anledning av ett eventuellt avtalsbrott. Såsom ovan har framgått var denna syn ej heller obekant i tysk rätt. I fransk rätt erkände **Code civil** denna form av begränsning.

Kritiken mot adekvansläran har givit upphov till uttalanden enligt vilka skadeståndets omfattning skall begränsas till vanliga följder av avtal och avtalsbrott. Endast normalersättning utgår. Normalersättningsprincipen har dock gällt redan tidigare, exempelvis i nordisk rätt. Åtminstone från 1880- talet tillämpades principen beträffande transportörens och bortfraktarens ansvar för godsskador och dröjsmål med godsets utlämnande. Normalersättningsprincipen har en viss betydelse även i engelsk rätt med beaktande av den tudelade bedömningen enligt Hadley v. Baxendale, se nedan [155].

---

[153] Se om adekvansteorin av J. von Kries år 1888 Saxén s. 133 beträffande utomkontraktuella förhållanden.

[154] Se exempelvis Routamo (Säljarens) s. 214 och Rodhe s. 301 ff.

[155] Se beträffande "förutsebarhet" i FN- konventionen art. 74 Reg.prop. 198/86 s. 36 där det bl.a. uttalas att "Bestämmelsen utesluter ersättning för sådana följdskador som inte kunde förutses vid köpet". Se även Honnold sect. 403 - 408. Honnold betonar att problematiken kring kausalitetsfrågorna utgör i framtiden en central sektor för närmare undersökningar, se sect. 408: "The Convention's rule in Article 74 is sufficiently flexible to accommodate further wisdom; indeed, this may well be one of the areas where international scholarship and **jurisprudence** under the Convention could make a special contribution to legal science". Jfr UCC 2-714 och 2-715 om accepterandet av den sk. Hadley v. Baxendale- principen.

Se beträffande normalersättning Lassen s. 404 ff. Jfr köplagsberedningen Kom.bet. 1973:12 s. 86 ff. där normalersättnings- och förutsebarhetsprinciperna har accepterats. Se vidare KöpLF 1979 12:1 och KöpLF 1977 s. 101 ff. Jfr ytterligare Trappe (LMCLQ

De ovan nämnda begränsningsgrunderna i kausalitetsfrågan kan anknytas till ansvarsgrunden. Vid strikt ansvar vore förutsebarhetstesten avgörande - vilket är följdriktigt med rättsläget i engelsk rätt - medan adekvansreglerna skulle tillämpas vid culpa-ansvar - vilket motsvarar det tyska inflytandet med en kombination mellan denna ansvarsgrund och ett "omfattande" skadeståndsansvar.

Vid en närmare avvägning har det ansetts att det inte är av central vikt vilket alternativ ställs som grund, emedan man förmodat att slutresultatet kommer att vara detsamma. De uppställda bedömningskriterierna är så allmänt formulerade att man i sista hand är helt beroende av kasuistiken. **Sisula-Tulokas** har framställt den lösningen att man borde acceptera en kombination av de ovan nämnda alternativen utökad med en skälighetsprövning för uppnående av "ändamålsenliga resultat" [156]. Systematiskt är frågan om valet mellan alternativen emellertid inte egal, emedan betoningen uppenbart är beroende av hur ansvarsgrunden konstrueras.

1982) s. 430. Se ytterligare not 195 nedan om normalersättning i transportsammanhang.

[156] Se närmare Sisula-Tulokas kap. 6, särskilt avsnitt IV och däri gjorda hänvisningar. Se även Saxén (Adekvans) s. 161 ff., Taxell s. 363 ff., Hellner II s. 324 f., idem (TfR 1966) s. 301 ff. och s. 335 ff. samt Rodhe § 28 om begreppet orsak. Rodhe betonar bl.a. att behovet av en begränsningsregel inte får överdrivas, se s. 301. Se även Vinding Kruse s. 54 ff. som preciserar adekvansbedömningen så att ansvaret "omfatter alle skader (følger) som står i forbindelse med handlingens farlige egenskaper". Vinding Kruse tycks närmast förorda normalersättningsprincipen ("nogenlunde sedvanlige tab" och "efter omstaendighederne rimeligt beløb"). Se exempelvis HD 1982 II 52 varvid tillverkarens ansvar för förlorad vinst uteslöts bl.a. på den grunden att denne inte hade varit medveten om ett bakomliggande beställningsköp och dess ekonomiska betydelse för tillverkarens avtalspart. Se vidare NUKöpL s. 357 f. som hänvisar till adekvansbegränsningen beträffande de finska, svenska och danska förslagen. I förslaget tillades att "Några klara och konkreta riktlinjer för bedömningen av var adekvansgränsen går kan inte uppställas, utan frågan måste avgöras från fall till fall". Se vidare Reg.prop. 93/86 s. 116. I NKöpL 67 § 1 st. ingår följande reglering i samband med beskrivningen av ersättningsgilla skador: "Dette gjelder likevel bare tap som en med rimelighet kunne ha forutsett som en mulig følge av kontraktsbruddet". Enligt motiven har ställning inte tagits till olika adekvansteorier, ej heller har man anknutit bedömningen till någon bestämd tidpunkt. Frågan om tidpunkten nyanseras så att då avtalsbrottet beror på en "objektiv hending" är det fråga om tidpunkten för avtalsslutet, medan vid säljarens culpa tidpunkten för avtalsbrottet är avgörande. För internationella köp gäller särregeln i 70 § 3 st. Motiven visar att den i NKöpL 67 § 1 st. angivna regeln inte begränsar skadeståndets omfattning i samma grad som 70 § 3 st. Se Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 122 f. och s. 129.

I samband med skadeståndets omfattning skall man ytterligare beakta skadans minimeringsskyldighet och täckningsavtalens problematik, avtalsborgenärens nytta eller inbesparingar i anledning av avtalsbrottet (**compensatio lucri cum damno**), skadelidandes medverkan och möjligheten att jämka ett oskäligt skadeståndsbelopp [157].

Den senaste tidens rättsuppfattning reflekteras i köplagstiftningen. Lagberedningsutvecklingen visar fortsatta omstruktureringar i skadeståndsfrågan. Dessa kan vara ett tecken på att det inte ansetts möjligt att kodifiera ett stadgat rättsläge, att ett stadgat rättsläge inte har förelegat, att rättsutvecklingen har varit snabb eller att meningsskiljaktigheter förelegat om regleringen **de lege ferenda**. I lagberedningen har man dock i olika sammanhang uttalat att ett allmänt strikt ansvar för säljaren skulle vara för betungande för honom och att ansvaret för indirekta förluster borde inskränkas.

Enligt KöpL 40 § och NKöpL 40 § är ansvarsgrunden vid fel i varan beroende av huruvida fråga är om direkt eller indirekt förlust. Skadeståndets omfattning regleras närmare i 67 - 70 §§. Frågan om en åtskillnad mellan direkta och indirekta förluster var föremål för en ingående behandling i lagberedningens olika skeden. Den beaktades redan i KöpLF 1973. Det är fortsättningsvis aktuellt att med hjälp av kausalitetsreglerna utesluta alltför avlägsna skador oberoende av graderingen.

Säljaren svarar för direkta förluster. Säljaren befrias från skadeståndsskyldighet om han visar att det förelåg ett sådant hinder utanför hans och hans medhjälpares kontroll som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med vid köpet och vars följder han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit och att detta förhindrade ett avlämnande av felfri vara. Det är fråga om säljarens kontrollansvar [158]. Trots att

---

157 Jfr KöpL 70 §, NKöpL 70 § och FN-konventionen art. 77. Se härom Reg.prop. 93/86 s. 41 f., s. 116 och s. 123 f. samt Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 128 f. Se ytterligare Honnold sect. 416 - 419. Se även Hellner II s. 332 f. och beträffande täckningsavtal s. 329. Se vidare Sisula-Tulokas s. 223 ff.

158 Se i lagberedningen Kom.bet. 1973:12 s. 43 och 45 § samt s. 145 ff., SOU 1976:66 43 och 45 §§ samt s. 157 ff., KöpLF 1977 4:6 samt 12 kap. och s. 68 ff. samt s. 101 ff., KöpLF 1979 4:7 samt 12 kap. och s. 26 f. samt s. 37 ff., NUKöpL 42-45 §§ och 71-74 §§ samt s. 287 ff. och s. 357 ff., Reg.prop. 93/86 s. 30 f., s. 38 ff. och s. 85 ff. samt Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 33 ff., s. 72 ff. och s. 91 ff. Se även Sevón m fl s. 123 ff. Se vidare Hellner II s. 325 beträffande skolexemplet kring adekvansbedömningen. Se om lagberedningsutvecklingen Routamo (Säljarens) passim. Att kausalitetsproblematiken inte undviks eller särskilt förtydligas framgår av Routamos framställning, se s. 220: "Vid definitionsförsöken har diskussionen gång efter annan återkommit antingen till adekvanslärans område (skadan är oförutsedd, avlägsen) eller till det område där ersättningsskyldigheten biläggs (skadeståndet får inte vara orim-

formuleringen ger en bättre möjlighet till avvägningar än force majeure-befrielsegrunden har lagstiftarens avsikt varit att utrymmet för befrielse från ansvar är begränsat. Säljarens upplysningar om varan ligger i regel inom hans kontrollsfär. I övrigt är befrielsegrunden mera aktuell vid avtal om individuella varor än vid leverans [159]. Ansvar för indirekta förluster föreligger "om felet eller förlusten beror på vårdslöshet på säljarens sida eller om varan vid köpet avvek från det som säljaren särskilt utfäst" [160]. Vårdslöshet presumeras inte. Man har uttryckligen undvikit schematiska lösningar [161]. Till garantiansvaret ansluts inte ovan nämnda befrielsegrunder om inte annat framgår av avtalet. Den naturliga förklaringen ligger i tidsfaktorn.

Vid internationella köp görs enligt FN- konventionen inte en åtskillnad mellan direkta och indirekta förluster, utan säljaren har ett generellt kontrollansvar. Därmed är det förklarligt att begränsningar genom kausalitetsreglerna accentueras. Förutsebarhetsrekvisitet vid kausalitetsavvägningen

---

ligt för säljaren, köparen har möjlighet att försäkra sig mot eventuellt avbrott ...)". Se däremot Taxell (TfR) s. 349 som talar till fördel för en i KöpL intagen gradering. Se i samma riktning Sisula-Tulokas s. 22. Se vidare Lindholm passim och Wetterstein (Säljarens) s. 225 ff. Jfr uttalandena av Taxell s. 369 f. beträffande rättsliga fel.

Se Taxell (TfR) s. 344 och s. 353 ff. bl.a. om distinktionen mellan olika fall av kontrollansvar. Se vidare s. 358 där Taxell uttalar att ett rent strikt ansvar med undantag för extraordinära hinder även kan påverkas av KöpL:s reglering beträffande befrielsegrunden.

159 Se hänvisningarna i föregående not. Se särskilt Sevón m fl s. 123 ff. varvid det bl.a. uttalas att säljaren alltid blir "skadeståndsskyldig för köparens direkta förluster, eftersom uppgifter som säljaren lämnar om varan inte ligger utanför hans kontroll".

160 Se om tänjbarheten i begreppet "köpet" Grauers s. 80 ff.

161 I motiven hänvisas till culpaavvägningen vid säljarens dröjsmål. Härvid framgår om bevisbördans fördelning, se Reg.prop 93/86 s. 76, att "det ankommer på domstolen att bedöma vilken bevisning som skall anses vara tillräcklig och vilkendera parten som mot denna bakgrund skall ha bevisbördan med beaktande av bevismöjligheterna och andra omständigheter". Se även Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 76. Jfr KSL 5:9. Jfr vidare Taxell (TfR) s. 352 som generellt förordar en utgångspunkt på presumerad culpa om inte särskilda skäl till annan avvägning föreligger. Se vidare idem s. 287 där det framgår att bevisbördans placering på avtalsgäldenären ofta och generellt i avtalsförhållanden är på sin plats av praktiska skäl, se dock reservationerna på s. 288 f.

anses begränsa skadeståndets omfattning mera än adekvansavvägningen enligt hävdvunna nordiska riktlinjer [162].

Graderingen i direkta och indirekta förluster är inte ett uttryck för rättsligt nytänkande. **Hellner** har i TfR 1966 undersökt frågan och den historiska bakgrunden. Det framgår att en något motsvarande ansvarsgradering som i KöpL har förekommit i tidigare preussisk och österrikisk rätt i början av 1800- talet. Vid uppsåt och grov vårdslöshet var ansvaret omfattande, medan avlägsna skador uteslöts vid lindrigt vållande och **casus**. Graderingen hade samband med tanken om att skuld skulle medföra skadeståndsansvar av "straffrättslig art". Den senare rättsuppfattningen har inte accepterat en sådan **ratio legis**. Differensprincipen som intogs i BGB (1896) var en reaktion mot ansvarsgraderingen. Differensprincipen härstammar från tysken Friedrich Mommsen som lanserade den i mitten av 1800- talet. Den accepterades därefter allmänt i tysk rätt. Skadeståndets omfattning kunde dock i viss mån variera så att knappast några begränsningar förelåg vid culpa-ansvar, medan man vid strikt ansvar kunde uppställa ett förutsebarhetsrekvisit [163]. Kri-

---

[162] Se FN-konventionen art. 45, 74 och 79. Med hänsyn till befrielsegrunden "utanför säljarens kontroll" är säljarens ansvar för dem som han anlitat vid avtalets fullgörelse mera begränsat enligt FN- konventionen än enligt KöpL. Enligt FN- konventionen svarar säljaren inte för en "general supplier", medan "leverantör" enligt KöpL jämställs med andra anlitade medhjälpare. Å andra sidan har säljaren vanligtvis en valmöjlighet beträffande leverantör, vilket betyder att FN- konventionens **impediment** (hinder) inte uppstår. Se om skadeståndsansvaret enligt FN- konventionen Reg.prop. 198/86 s. 5, s. 24, s. 36 och s. 37 ff samt Honnold sect. 423 - 435. FN- konventionens befrielsegrund tolkas så att den inte gäller beträffande säljarens personliga prestation, se Honnold sect. 427: "... 'impediment' -- a word that ... implies a barrier to performance, such as delivery of the goods, rather than an aspect personal to the seller's performance. This fundamental point -- that exemption did not apply to defective performance such as the supply of non-conforming goods -- was confirmed by the discussions and by decisions taken at the Diplomatic Conference", se ett likadant uttalande i sect. 434. Se även NKöpL 40 § 2 st. samt Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 122 f. och s. 129. Jfr UCC 2-613 och 2-615 varvid befrielsegrunderna hänförs endast till "delay or non-delivery", men inte till fel i varan.

[163] Se Hellner (TfR 1966) passim. Hellner förordar strikt ansvar för säljaren vid fel i godset för köparens särskilda utgifter, se s. 331 och s. 337 f. Se även sammanfattningen s. 340 ff. Jfr vidare Selvig (Erstatningsberegningen) s. 14. I amerikansk avtalsrätt har frågan om **punitive damages** diskuterats. Inom avtalsrätten är detta skadestånd sällsynt, men vid **tort liability** förekommer det. Skadeståndet kan införas i avtalsrättsliga fall genom konstruktionen **tortious breaches of contract**. Se Calamari & Perillo s. 520 f. I Octonia Trading Ltd. - Stinnes Interoil GMBH 1988 AMC

tiken i Tyskland mot differensprincipen ledde bl.a. till förslag om en ansvarsgradering men med andra motiv än vad ovan har anförts. En KöpL motsvarande ansvarsgradering diskuterades vid tillkomsten av de skandinaviska köplagarna i början av detta århundrade, men kritiken gick ut på att det var omöjligt att utskilja direkta skador från andra. Mot KöpL har motsvarande kritik väckts, emedan skadans typifiering ansetts vara beroende av slumpartade händelser eller av omständigheter som inte ansetts berättiga till variationer i ansvarsgrunden [164].

Indelningen i direkta och indirekta förluster har använts i köpavtalspraxis. Friskrivningsklausulerna har frikänt säljaren för indirekta förluster. Denna avtalspraxis har påverkat KöpL:s utformning. Andra orsaker till regleringen har varit att köparen anses ha bättre möjligheter än

---

832 Arb hade resebefraktningen ingåtts på STB Voy. Redaren hade överfört delar av oljelaster till bränsletankarna. Befraktaren framställde skadeståndskrav och från dess sida uttalades bl.a. följande, s. 843: "... an award of punitive damages would convey an important message to the maritime community that cargo theft will not be tolerated as an acceptable course of conduct". Skiljemannen konstaterade att federal lagstiftning inte ställde hinder för denna form av skadestånd, men att sådant skadestånd inte tidigare utdömts i skiljedomar i New York. Skiljemannens motiveringar visar att det dock redan fanns tecken på behov av ändrade ställningstaganden. Vid utdömande av **punitive damages** å $ 100.000 konstaterade han bl.a. följande, s. 843: "Such conduct cannot and should not be considered acceptable practice, and, in fact, should be vigorously condemned". Se vidare Waddell passim om läget inom sjörätten och kritiken mot trenden i amerikansk rätt att i högre grad än tidigare acceptera ett nu avsett skadestånd. I ett internationellt perspektiv uttalar Waddell följande, s. 88: "An additional indictment of this new wave is that it contributes to the general feeling of disrespect abroad today - a feeling that the law and the courts are loose and uncertain institutions, but ones offering a real possibility of enrichment to those who consider themselves to have been badly treated, and to their counsellors". Waddell påpekar även om det ohållbara läget med hänsyn till försäkringsskyddet.

164 Se om kritiken Routamo (Säljarens) passim och även Lindholm s. 431 ff. Se vidare Saxén (Adekvans) s. 164 f. som anför att culparegeln i ringa utsträckning har tillmätts betydelse vid adekvansbedömningen. Jfr Taxell s. 365 f. Diskussionen kring ansvarsgraderingen är känd i samband med rättsliga fel. Det har nämligen uttalats att om säljaren vid köpet var i god tro dvs. han varken visste eller borde ha vetat om det rättsliga felet kan skadeståndets omfattning begränsas till andra adekvata skadeposter än uteblivna intäkter. Huruvida detta har varit en stadgad rättsuppfattning är osäkert. Se särskilt Routamo s. 158 ff. och Taxell s. 369 f.

säljaren att förutse indirekta förluster och försäkra sig mot dem. Samtidigt kan ansvaret vid direkta förluster vara "strängt" för säljaren [165].

I KöpL 67 § ges anvisningar om indirekta förluster, se även NKöpL 67 §. Sådana är exempelvis frångången vinst, marknadsförlust och förlorad goodwill. Förteckningen i KöpL avslutas med en generalklausul enligt vilken som indirekt förlust anses "annan liknande svårförutsebar förlust". Däremot ingår en motsvarande generalklausul inte i NKöpL. Enligt de finska och norska motiven har dessa lagrum formulerats så att andra än i lagen uppräknade förluster är direkta. Motiven innehåller en omfattande och konkretiserad beskrivning av direkta förluster [166].

Skillnaden mellan direkta och indirekta förluster har ytterligare preciserats i KöpL 67 § 3 mom. Köparen kan exempelvis gå förlustig sin handelsvinst då han låter bli att häva och ingå täckningsköp av den anledningen att priset för täckningsköpet skulle överstiga den beräknade vinsten. Den förlorade handelsvinsten utgör i så fall en direkt förlust [167].

Till skadeposterna hör även ersättning av prisskillnaden enligt KöpL 68-69 §§. Prisskillnaden är antingen konkret eller abstrakt. Det anses vara fråga om direkt förlust. Handelsvinsten kan vara inarbetad om täckningsköpet medför möjlighet till en vidareförsäljning. Täckningsavtalet skall av köparen ingås med omsorg [168].

---

[165] Se Reg.prop. 93/86 s. 14 och Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 36.

[166] Se Reg.prop. 93/86 s. 117: "Som exempel på typiska direkta förluster kan nämnas uredningskostnaderna för avtalsbrottet såsom telefon, telex-, post- och resekostnader samt t.ex. kostnaderna för att finna felet i varan. Direkta förluster utgör vidare t.ex. kostnaderna för att montera en vara som senare visar sig ha fel, om kostnaderna blir onyttiga genom felet, samt extra transportkostnader och andra motsvarande utgifter på grund av avtalsbrottet. Om köparen t.ex. har sänt transportmedel för att hämta varan hos säljaren men varan på grund av säljarens dröjsmål inte är tillgänglig vid den avtalade tidpunkten, eller om köparen har hyrt lagerutrymme för en vara som inte avlämnas i tid, utgör de kostnader som har föranletts av sådana åtgärder direkta förluster. Direkt är också en förlust i form av utgifter som förorsakas en köpare för att till reparation bogsera en bil, båt eller ett fartyg som inte fungerar på grund av ett fel". Se vidare s. 38 ff. och s. 115 ff. Se även Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 120 ff.

[167] Se Reg.prop 93/86 s. 121. Se även NKöpL 67 § 3 st. och Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 125.

[168] Se Reg.prop. 93/86 s. 39 och s. 122 f. Se även FN-konventionen art. 75-76, Reg. prop. 198/86 s. 36 f., Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 125 ff och Honnold sect. 409 - 415. Jfr vidare SKöpL 25 och 45 §§. Se vidare Hellner (TfR 1966) s. 319 ff. och Rodhe (Quantum) s. 158 ff.

Ett "parallellt" ansvarssystem förekommer i det fall att säljaren försummar att tillställa köparen uppgift om att det föreligger hinder beträffande varans avlämnande, se KöpL 40 § 1 mom. andra meningen och 28 §. En särskild befrielsegrund fungerar således endast om informationsplikten har uppfyllts av säljaren [169].

På grund av KöpL:s utformning har det inte ansetts föreligga möjlighet att uttala närmare om "full ersättning" eller om att ställa köparen i samma läge som om avtalet skulle ha uppfyllts. Dessa syften framgår dock av motiven [170].

Innebörden i uttrycket "det som säljaren särskilt utfäst" är i KöpL:s systematik av avgörande betydelse. Såsom i avsnitt 4.2.1.3.b. framgick ges uttrycket i de finska köplagsmotiven en mycket omfattande räckvidd. Lagstiftaren har styrt verkan av en till avtalsrelationen hörande norm: om garanti tolkas ha givits så följer härav strikt ansvar. Garantins förekomst öppnar dörrarna för ansvarets inträde vad gäller indirekta förluster. Vid begränsningsbehov återkommer man till kausalitetsreglerna eller jämkningsprincipen.

Köparens kostnader vid felets avhjälpande står säljaren för, se KöpL 34 och 36 §§. Det är inte fråga om en ovan avsedd skadeståndsreglering.

Om man vill fästa uppmärksamhet vid generella utvecklingstrender framgår det att man mera börjat betona avtalsgäldenärens automatiska skadeståndsansvar. Detta ansvar har hävdvunnet uteslutits vid hinder av force majeure- karaktär, men i köplagstiftningen betonas behovet av mera elastiska regler genom säljarens kontrollansvar. Å andra sidan visar KöpL och NKöpL att ansvarsgrunden vid indirekta förluster inte skärps i jämförelse med en hävdvunnen syn på frågan. Vid internationella köp är läget ett annat. Även garantin ges enligt KöpL och NKöpL en fortsatt livskraft.

Uppmärksamhet har fästs vid kausalitetsreglernas vidareutvecklande. Konstruktionsalternativen har resulterat i uttalanden om ett "allmänt skälighetstänkande" i sammanhanget.

b. Ansvarsgrunden beträffande befraktningsavtal

Vid befraktningsavtal inbegriper frågan om skadeståndsansvaret även avtalsperioden. NUSjöL tar ställning till skadeståndsansvaret. Vid fel svarar tidsbortfraktaren enligt culpa- regeln. Tidsbortfraktaren har dock

---

169 Se även FN-konventionen art. 79 (4) och NKöpL 40 § 1 st och 28 §.

170 Se Reg.prop. 93/86 s. 41 och s. 116 samt Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 120.

strikt ansvar om fartyget vid avtalsslutet saknade egenskap eller utrustning som kan anses tillförsäkrad. Någon differentiering mellan direkta och indirekta förluster görs inte. Förslaget ligger i linje med "äldre" rättsuppfattning i de skandinaviska länderna. Det antyder om att man inte är beredd att acceptera analogier från köprätten. Skadeståndsansvar vid fel uppkomna under befraktningsperioden förutsätter culpa på tidsbortfraktarens sida.

Den följande framställningen avser både tids- och resebefraktningsavtal. I resebefraktningen utgör skadeståndet en central påföljd om felansvaret över huvud taget aktualiseras. Skada kan uppstå exempelvis i samband med felaktigt angiven lastkapacitet [171].

Ansvarsgrunden kan vara certepartireglerad.

> I Hydrocharter kl 12 stipuleras: "If any misrepresentation has been made regarding the description of the vessel in this Charter-Party and/or her position, Charterers have the right to claim compensation for any loss resulting herefrom" [172].

Med undantag för Finland har man i de nordiska länderna ansett att de väsentliga uppgifterna om fartyget i certepartiet är garanterade. Det finns belägg för att även övriga (väsentliga) upplysningar om fartyget som inte ingår i certepartiet är garantier. Å andra sidan kan reservationer konstateras mot ett sådant allmänt ställningstagande. Parternas sätt att frambringa upplysningar har tillmätts relevans vid denna bedömning. Upplysningarna kan även betraktas som enuntiationer, men rättsverkan är densamma som i fråga om garanti. Det synes råda dissens om utgångspunkten. Det har ansetts att skadeståndsansvaret baseras på culpa om inte särskilda omständigheter som garanti medför en annan bedömning, men det har även hävdats att garantins förekomst utgör ett slags utgångpunkt.

> I ND 1949.505 (SøHa) hade fartyget i certepartiet beskrivits som lämpligt för en viss lossningsmetod. Beskrivningen motsvarade inte fakta. Befraktaren hade fått vidkännas extra lossningskostnader i anledning härav och ansågs berättigad till ersättning, emedan (s. 507) "skibet ikke har vaeret indrettet som garanteret". Någon argumentering kring garantin fördes inte.

---

171 Jfr Grönfors (Inledning) s. 22.

172 Se även Braenne & Sejersted s. 60. Förmodligen har klausulen intagits av den anledningen att norsk rätt tillämpas i certepartitvister och det har inte ansetts helt säkert huruvida strikt ansvar föreligger.

I ND 1975.211 (Norsk skiljedom) hade en bogserbåt i Baltime beskrivits så att dess bogseringsutrustning tålde 14 tons belastning ("safe working load"). Skiljemännen uttalade att det var fråga om en garanterad egenskap och att tidsbortfraktaren hade fullgjort sin bevisbörda med hänsyn till bogseringskrokens garanterade hållbarhet. Skadeståndsansvar inträdde inte. Härefter diskuterades ansvar på culpa-basis, men culpa ansågs inte ha förelegat.

I ND 1954.303 (Norsk skiljedom) uttalades det på s. 310 om lastkapacitetsuppgiften i Baltime att den var "en tilsikret egenskap ved skibet".

I ND 1950.192 (Norsk skiljedom) s. 217 betonades väsentlighetsrekvisitet. Den felaktiga dödviktsuppgiften ingick i certepartiet. Motiveringarna kring frågan om garanti är oklara [173].

I ND 1961.141 (Norsk skiljedom) var det fråga om fartygsköp. Uppgifterna om fartygets bränsleförbrukning som inte ingick i köpekontraktet visade sig vara felaktiga. Skiljemännen var eniga om att det i detta fall inte var fråga om garanti. Majoriteten fäste uppmärksamhet vid att uppgifterna inte ingick i köpekontraktet. Det var endast fråga om "vägledning" för köparen, men inte om något som han kunde lita på. Skiljemannen i minoritet fäste uppmärksamhet vid att uppgifterna inte hade givits i exempelvis fartygets **particulars** och att det även i övrigt saknades skriftliga uppgifter om fart och förbrukning. I övrigt betonade denna skiljeman att uppgifterna inte behövde vara irrelevanta. Skadeståndsansvar kunde inträda om säljaren hade varit culpös förutsatt att annat inte följde av avtalsvillkoren [174].

---

[173] Jfr ND 1968.35 (SøHa) s. 43 där formuleringen antyder om ansvar i enlighet med regeln om presumerad culpa. I detta fall framgick den bristande lastkapaciteten dock endast indirekt genom att den lastmängd som avlastaren skulle avlämna var preciserad. Uppgifterna ingick i en Liner Booking Note.

[174] I NRt. 1939.394 uttalades att garantikonstruktionen i stöd av certepartiuppgifter skall accepteras endast i otvetydiga fall. I ND 1919.273 (NHD) fastslogs garantiansvar beträffande minimiintagningen. Av referatet framgår dock inte av hurudan typ certepartibeskrivningen var. Enligt domstolen kunde ansvar ha undgåtts om bortfraktaren hade påvisat att orsaken till avtalsbrottet berodde på extraordinära omständigheter. I ND 1949.485 (SøHa) hade fartygets lastkapacitet beskrivits fel med kortskeppning som följd. Bortfraktaren ansågs skadeståndsansvarig. Kortskeppningen hade berott på vissa svårigheter med stuvningen i lastningshamnen. Till denna del ansågs bortfraktarens beteende tillbörligt. Däremot ansågs bortfraktaren ha varit culpös genom

För finsk rätts del har man inte utan diskussion accepterat förekomsten av garanti även om uppgiften skulle ingå i certepartiet. Man har anfört läget vara osäkert och att det i stöd av allmänna avtalsrättsliga riktlinjer finns belägg endast för en culparegel med omvänd bevisbörda. Detta tycks vara följdriktigt med de reservationer om garantikonstruktionens användning som den allmänna bakgrunden ger uttryck för. Mindre belägg för reservationer har man i dagens läge med beaktande av KöpL 40 § och den innebörd som garantin erhållit i motiven.

Mäklarpraxis kan anses bekräfta ovan nämnda utgångspunkt om garantins räckvidd trots att man inom branschen i första hand opererar med beaktande av kommersiella hänsyn. I avsnitt 5.2.2.3. framgick att i undersöknings- eller förhandlingsskedet ges upplysningar om fartyget via **particulars** i "god tro och utan garanti". Förbehållet är ett tecken på att upplysningar som sådana kan uppfattas utgöra garantier.

En culpabedömning aktualiseras i form av **culpa in contrahendo** då egenskapen inte anses garanterad. Garantin är hänförlig till befraktningsslutet. Därefter uppkomna fel har att göra med skyldigheten att visa omsorg. Egenskapen har inte upprätthållits på ett omsorgsfullt sätt, felet har inte avhjälpts, felet har inte avhjälpts i tid eller i tillräcklig omfattning eller avhjälpandet har gjorts culpöst så att befraktaren orsakas skada [175].

---

att man på förhand känt till stuvningssvårigheterna i vederbörande lastningshamn. Garantiansvar för felbeskrivning diskuterades inte i domen. Se även ND 1945.396 (SøHa). I ND 1931.209 (Vestre Landsret) uttalades i underrättens dom på s. 211 att klassuppgiften var garanterad. I ND 1977.236 (Svensk skiljedom) uttalades ingenting särskilt om ansvarsgrunden men då tidsbortfraktaren påfördes skadeståndsansvar utan närmare motiveringar om ansvarsgrunden kan man antyda att ansvaret var strikt. Kontraktsbrottet rubricerades dock som rättsligt fel. Jfr vidare ND 1960.148 (Svensk skiljedom) som inte ger närmare belysning. I detta fall var det fråga om underlåtet avhjälpande. Ej heller ND 1978.113 (Norsk skiljedom) belyser närmare frågan. I ND 1975.1 (Norsk skiljedom) var det fråga om en **culpa in contrahendo**- bedömning. Vid culpabedömningen ansågs ett antal olika faktorer betydelsefulla såsom påläggsfristen från klassificeringssällskapets sida, trafikeringstypen, den beräknade avlämnings- och återlämningstidpunkten osv. I det konkreta fallet ansåg **culpa in contrahendo** inte föreligga. I avgörandet diskuterades även huruvida det varit culpöst av tidsbortfraktaren att inte avlämna ett avtalsenligt fartyg. Culpa i detta hänseende statuerades inte. Jfr ND 1951.176 (Bergen byrett) och tillämpningen av SjöL 147 §. Jfr även ND 1927.241 (NHD) och ND 1948.474 (SøHa). Jfr ytterligare ND 1946.235 (SHD) om fartygsköp.

[175] Se ND 1960.XIII där Baltime's uppgifter om farten ansågs garanterade. Falkanger anser culparegeln utgöra utgångspunkten med tillägget att det ofta finns en garanti beträffande upplysningar om fartygets egenskaper, se Falkanger (Konsekutive) s. 171 och idem (Leie) s. 180 samt s. 456 f. Se även Falkanger & Bull s. 188 om bristande lastkapacitet. Se om utgångspunkterna Gade & Woxholth s. 111 ff. På s. 130 ff.

framgår det att garantin uppfattas ha en omfattande räckvidd så att även upplysningar utanför certepartiet i vissa fall kan betraktas som sådana. Härvid uppräknas ett antal fel som kan anses som väsentliga och därmed leda till garantiansvar. Riskhänsyn betonas i sammanhanget. En reservation görs för fall då befraktaren enbart stöder sig på tidigare uppfattningar om fartyget. Underlåtenhet att upprätthålla egenskaperna under befraktningsperioden anses vara förenad med en culpabedömning. Se ytterligare Gram s. 173 om lastkapaciteten och s. 209 ff., särskilt s. 212. Jantzen anför att vid **misrepresentation** svarar bortfraktaren "hvis det foreligger feil eller forsømmelse". Om garantins inverkan uttalar Jantzen ingenting entydigt, se Jantzen (Baltcon) s. 190. Se vidare idem s. 34 och s. 51 f. där bristande lastkapacitet anses medföra ansvar enligt culparegeln. Detsamma idem (Tidsbefragtning) s. 20. Se dock idem (Certepartier) s. 18 och s. 24 varvid "garantitänkandet" tycks framgå. Knoph, s. 160, anför att bortfraktaren i regel inte svarar för den angivna lastkapaciteten men att ett obetingat ansvar kan inträda "Hvis han ... har nøiet sig med å gi op visse positive data som kan belyse lasteevnen". Samma riktlinjer anser Knoph gälla beträffande andra uppgifter om fartygets egenskaper. Se vidare Michelet s. 404 f. som anser garantin utgöra en utgångspunkt i fråga om bortfraktarens skadeståndsansvar och som diskuterar garantin vid befraktning av nybyggen, se även s. 430 om bränsleförbrukning. Michelet tycks tidigare ha haft en annan uppfattning då han uttalat att upplysningar i eller utanför certepartiet inte kunde anses garanterade om detta inte uttryckligen framgick av certepartiet. Å andra sidan har Michelet antytt att garantiansvaret eventuellt skulle gälla även då en garanterad egenskap "svikter" efter avtalsslutet. I övrigt ansluts culpabedömningen till maintenanceklausulen, se Michelet (Off hire) s. 193 f. Platou anknyter felaktigt angiven lastkapacitet ("retsbrudd") till ett automatiskt skadeståndsansvar, se s. 239. Se vidare Rosenmeyer s. 320 och Rørdam s. 31 samt idem (Afhandlinger) s. 10 f. som anser att ersättningsansvar förutsätter fel eller försummelse vid **misrepresentation**. Jfr Sundberg s. 236 f. Se om enuntiationer vid fraktavtal Rodhe s. 226 f.

De ovan i texten framförda reservationerna för finsk rätts del har framförts av Palaja s. 97 ff. och s. 102 f. Jfr Riska s. 310 not 7 varvid närmare ställningstaganden dock inte framgår.

Jfr beträffande fartygsköp Grauers s. 192 ff. och därvid behandlade rättsfall, se särskilt s. 201: "Man kan över huvud taget i de yngre rättsfallen ... spåra en viss återhållsamhet att klassa alla uppgifter som garantier eller att anse det som avtalat att skeppet skall ha vissa egenskaper". Grauers behandlar frågan om garanti som en del av relevansbedömningen. Grauers' uttalande om rättsutvecklingen motsvarar inte det som gäller i finsk köprätt. Se vidare Braekhus (Mangler) s. 445 f. som anför att det kan vara fråga om en tillförsäkrad egenskap även om uppgiften inte har ingått i köpekontraktet, men att presumtionen är den motsatta. Jfr Braekhus' uttalande i ND 1961.141.

Se om skadeståndsansvaret i tysk rätt Schaps & Abraham s. 468 ff. på skilda ställen varvid man bl.a. hänvisar till BGB §§ 633-634 om **Werkvertrag.** Beträffande bristande lastkapacitet anförs dock att vid avsaknad av uttryckliga förbehåll (s. 471) "so ist bei der erheblichen Bedeutung der Angabe der Tragfähigkeit für den Charterer im Zweifel die **Übernahme einer Garantie** anzunehmen ... Es liegt also mehr vor als die Zusicherung einer Eigenschaft im Sinne des § 633 BGB, bei deren Unrichtigkeit der

Standardcertepartiernas eventuella hänvisning till bortfraktarens skyldighet att visa **due diligence** vid upprätthållandet av fartygets egenskaper har ingen särskild relevans i sammanhanget. Det är givetvis möjligt att garantiansvaret enligt certepartiet omfattar hela avtalsperioden.

Garantiansvaret har inte ansetts omfatta sättet att utnyttja de avtalade egenskaperna. Det är fråga om en annan bedömning. Felreglerna används inte. Å andra sidan visar genomgången nedan av fartygets särskilda egenskaper att egenskaps- och beteendereglerna pragmatiskt inte helt kan hållas isär från varandra.

Det är inte obekant historiskt sett att kombinera en felaktig uppgift om fartyget med bortfraktarens strikta ansvar. De finska och svenska sjölagarna från 1800- talet reglerade frågan om felaktigt angiven lastkapacitet vid resebefraktning.

> I 1873 års SjöL 84 § och 1864 års svenska SjöL 76 § ingick en uttrycklig reglering av bortfraktarens ansvar om de i dessa lagrum tillåtna marginalerna hänförliga till fartygets lastkapacitet hade underskridits. Bortfraktaren var skyldig att betala ersättning för skada och förlust i anledning av felet.
>
> Av de svenska lagmotiven till 1891 års SjöL framgår det att den ovan nämnda bestämmelsen inte mera intogs i sjölagstiftningen, emedan den var för kasuistisk. Bortlämnandet berodde emellertid inte på att man inte skulle ha accepterat den reglering som beträffande skadeståndsansvaret ingick i bestämmelsen. Se NJA II 1891 s. 67 f: "I och för sig torde det vara klart, att, om bortfraktaren lämnat en oriktig uppgift om fartygets lastningsförmåga, befraktaren i allmänhet bör äga rätt till ersättning för den förlust, en sådan missledande uppgift tillskyndar honom, och under vissa omständigheter vara berättigad att bryta avtalet". I lagberedningen hade man nog diskuterat möjligheten att kvarhålla den tidigare bestämmelsen, men för svensk rätts del i den ändrade formen att det skulle ha blivit

---

Verfrachter nur im Falle des Verschuldens zum Schadenersatz verpflichtet wäre (§§ 635, 276 BGB)". Jfr läget vid köp BGB § 463. Jfr vidare BGB § 538 om **Miete**. Se även Schlegelberger & Liesecke s. 182, jfr s. 213. Se vidare om skadeståndsansvaret vid sjöovärdighet Capelle s. 139 ff. varvid han berör frågan om **Gewährleistung** i anledning av en avtalsformulering, samt vidare s. 144 f. och s. 153 ff. på diverse ställen, se särskilt s. 161. Jfr Pappenheim s. 142 f. och s. 146 f.

Culparegeln tillämpas vid fel uppkomna efter fraktslutet. Man stöter knappast på systematiska problem i sådana fall då avtalsbrottet som begrepp är beronde av culpa i den formen att avtalsgäldenären inte med omsorg har eftersträvat ett resultat eller bästa möjliga resultat. Se om denna systematik Rodhe s. 20 ff. och Krokeide s. 628 ff.

fråga om fartygets viktton, inte om dräktighet. 1873 års SjöL hade formulerats enligt tontalet.

Det finska lagstadgandets tolkning antyder att strikt ansvar hade accepterats. **Lang** uttalade (s. 408): "Föreskriften om denna latitud har sin grund i svårigheten att genom mätning eller erfarenhet fullkomligt noggrant utröna, vad fartyget kan rymma av vart slags gods, enär detta i så hög grad beror av godsets dimensioner, stuvning m.m. Här förutsätts dock att bortfraktaren är i god tro". Langs yttrande kan förstås så att fastän bortfraktaren inte visste eller borde ha vetat om felaktigheten - varvid han nog fick räkna den tillåtna marginalen till godo - var han ersättningsskyldig om marginalen hade underskridits [176]. Den svenska ovan nämnda bestämmelsen tolkades enligt motsvarande riktlinjer [177].

Annat än historiskt stöd föreligger tydligen inte för ett antagande om att bortfraktarens skadeståndsansvar kunde baseras på det strikta ansvarets princip utan stöd i en garantikonstruktion [178].

c. Skadeståndets omfattning

Kausalitet

I det följande avses endast rena förmögenhetsskador omfattande särskilda utgifter, vederlagsskillnad och andra rena förmögenhetsskador. Uttrycket

---

[176] Jfr vidare Lang s. 390 not 1 om angivande av tidpunkten för fartygets ankomst till lastningsorten: "Något garantiansvar för att certepartiets tidsbestämning fullföljes har redaren dock inte, såframt han icke uttryckligen iklätt sig sådant". Den restriktiva synen beträffande garantins räckvidd framgår av uttalandet.

[177] Se Hambro s. 156 f. Enligt Hambro ansågs ersättningsskyldigheten inte vara beroende av bortfraktarens **mala fides**. Någon garantikonstruktion betonades inte i sammanhanget. Dessutom ansågs fraktnedsättningspåföljden som given. Jfr vidare Grundtvig s. 184 varvid skadeståndsansvaret beträffande bristande lastkapacitet anknöts till "Overskridelsens Betydelighed" och varvid hävningsmöjligheten jämställdes härmed. Ej heller Grundtvig uttalade något särskilt om garantiansvaret.

[178] Jfr SjöL 131-134 §§ om strikt ansvar för befraktaren. Infallsvinkeln och regleringen härstammar från det tidigare fautefrakt- systemet och man kan knappast dra mera allmänna slutsatser härav. Se närmare SOU 1936:17 s. 189 ff.

"ersättningsgill skada" avser att skadan faller inom den acceptabla kausalitetens ram.

Det befraktningsrättsliga skadeståndets omfattning vid fel i fartygets särskilda egenskaper avviker inte från den allmänna argumentering som gäller om frågan. Man utgår från principen om full ersättning enligt det positiva kontraktsintresset.

Frågeställningen kan givetvis lösas med hjälp av certepartiklausuler.

> I Exxonvoy 1969 kl 23 finns en allmän reglering av skadeståndets belopp: "Damages for breach of this Charter shall include all provable damages, and all costs of suit and attorney fees incurred in any action hereunder" [179].
>
> I Polcoalvoy kl 9 "Misrepresentation" under punkt (a) ingår följande preciserade reglering om skadeståndsansvaret: "If the Owners or the Master have misrepresented the size of the holds or the quantity of cargo the Owners shall be responsible for truckhire or demurrage on lighters proved to be incurred thereby" [180].
>
> I Bulk Sugar Charter - U.S.A. kl 13 ingår en reglering av skadeposterna vid fel i fartyget. Bortfraktaren skall "(1) indemnify and hold Charterer and Receiver of the cargo ... harmless against any loss or damage and shall reimburse them for extra costs resulting from such failure (2) release Charterer and Receiver of the cargo from all claims of Owner against them for damage to the Vessel or otherwise arising out of such failure, and (3) allow Charterer additional laytime for loading and discharging to compensate for time lost as a result of such failure. Charterer shall furnish timely notice to Owner of any claims arising under this paragraph [181].

---

[179] Kostnader för användade av juridisk expertis är enligt amerikansk rätt som utgångspunkt inte ersättningsgilla, men det finns undantag. Det kan dock vara av vikt att explicit reglera frågan. Se exempelvis M.V. Tindalo (1982) SMA 1697 och utredningen på s. 139 ff. Jfr Bright Star Steamship Co. - Industrial Molasses Corp. 1973 AMC 2005 Arb. Se även Merseycon kl 14 och Nipponvoy kl 20. Se allmänt Calamari & Perillo s. 569.

[180] Se en motsvarande reglering i Sovcoal raderna 72-75. Se även Fertivoy kl 2 (c).

[181] Om bortfraktaren inte ställer fartyget till befraktarens förfogande i avtalat skick har under "extra costs" ansetts ingå förlust av despatch- pengar, se Benedict s. 1-11 not 27, se även s. 1-12 och not 29. Se om tolkningen ytterligare M/V Mermaid One (1985) SMA 2134 och Alvorada (1985) SMA 2131.

Ovan nämnda exempel berör resecertepartier. I standardtidscertepartier påträffas inte ett likadant intresse av att reglera skadeposterna [182].

Frågan om begränsning av skadeståndets omfattning genom kausalitetsreglerna är problematisk. De direkta skadorna är vanligtvis så närstående att kausalitetsspörsmålen inte aktualiseras. Skador av indirekt karaktär ogillas av domstolarna tydligen ofta på grund av att bevisningen inte lyckas [183]. Bevisningssvårigheterna kan leda till en skönsmässig värdering av den i övrigt ersättningsgilla skadan. Nedan har även dröjsmålsfall beaktats, emedan problematiken är densamma.

> I ND 1965.263 (FHD) beviljade HD inte fullföljdstillstånd. Hovrätten tillerkände befraktaren ersättning i anledning av förlorad goodwill. Fartyget hade inte fullföljt avtalet med hänvisning till ishinder och isbrytarstrejk [184].

> I ND 1929.73 (SHD) ansågs resebortfraktaren ha brutit mot befraktningsavtalet, emedan befälhavaren hade vägrat att motta en del av lasten med hänvisning till att fartyget i annat fall skulle ha varit sjöovärdigt. Resebefraktaren krävde ersättning för förlorad handelsvinst för den kortskeppade delen. Domstolen ansåg resebefraktaren vara berättigad till att erhålla skillnaden mellan priset på destinationsorten och priset på avgångsorten jämte kostnaden för godsets försäkring. Någon närmare kausalitetsargumentering fördes inte i fallet [185].

---

[182] Se dock Gade & Woxholth s. 114 om styrningen av skadeståndspåföljden vid off shore- tidscertepartier. Se även Holm s. 9 f. om likheter i rese- och tidsbefraktningen och om indelningen av skadeposterna i resebefraktningssammanhang.

[183] Se exempelvis ND 1931.65 (Bergens byrett) varvid anspråket på frångången handelsvinst förkastades emedan förlusten inte hade bevisats. Fartyget hade varit i sjöovärdigt skick och skadeståndsansvar ansågs föreligga. Se även Rørdam s. 35. Jfr allmänt Hellner (TfR 1966) s. 310.

[184] I ND 1963.27 (DHD) hänvisade domstolen till risken för förlorad goodwill, men skadeståndsansvaret var inte aktuellt i sammanhanget. I ND 1967.33 (Oslo byrett) ansågs förlust av goodwill inte bevisad. Jfr ytterligare ND 1974.444 (Oslo byrett) som gällde skada på transporterat gods.

[185] Se i samma riktning ND 1924.251 (Østre Landsret).

I ND 1928.455 (NHD) ansåg domstolen befraktaren vara berättigad till att av bortfraktaren erhålla ersättning för förluster som uppstått på grund av en dags driftstopp i fabriken. Lasten som försenades var avsedd att förbrukas som bränsle i befraktarens fabrik. Det var fråga om problem kring beräknandet av skadans belopp. Kausalitetsproblematiken berördes inte närmare [186].

I ND 1952.508 (Svea hovrätt) ansågs en prisstegring i anledning av förhöjda clearingpriser inte ersättningsgill. Fartyget hade ankommit något försenat till lossningshamnen, emedan bortfraktaren W... försökt ta annan däckslast från lastningshamnen. I underrättens dom som fastställdes av hovrätten uttalades (s. 514): "Emellertid framstår skadan med hänsyn till oberäkneligheten av den prisstegring, som sålunda inträtt på grund av statlig reglering av kolimportörernas clearingpriser, såsom en oförutsebar följd av det ringa dröjsmål med befraktningen, vartill W. gjort sig skyldig, att W... icke kan göras ansvarig för skadan" [187].

I ND 1951.24 (Vestre landsret) hade en koltransport från Polen till Danmark försenats väsentligt på grund av otillåten mellanresa. Under tiden hade ett avtal mellan Danmark och Polen föranlett prisfall på kolen. Om transporten skulle ha ägt rum i tid skulle hela lasten enligt befraktaren ha hunnit försäljas till tidigare pris. Domstolen tillerkände befraktaren ersättning för prisfallet, men beträffande själva beloppet vidtogs en skönsmässig värdering, emedan det ansågs att hela lasten inte skulle ha sålts före prisavtalet även om transporten hade ägt rum inom den avtalade tiden. Kausalitetsproblematiken diskuterades inte närmare [188].

---

[186] Jfr Hellner (TfR 1966) s. 312 och s. 333 där det framgår att avbrott i rörelsen på grund av säljarens kontraktsbrott i allmänhet berättigar köparen till att erhålla ersättning.

[187] Se även ND 1952.XVIII f. Se däremot ND 1953.86 (SøHa) varvid prisstegring i anledning av dröjsmål ansågs vara ersättningsgill.

[188] Se även HD 1928 II 125 om nedgång i priserna å smideskol och gjuterikoks. I motiveringarna uttalades att rederiet var ersättningsskyldigt för denna förlust bl.a. då det "kunnat och bort förutse att dröjsmålet komme att förorsaka bolaget förlust av antydd beskaffenhet". I ND 1924.587 (Østre landsret) berättigades köpar-befraktaren att i anledning av dröjsmål med fartygets ankomst till lastningshamnen erhålla ersättning för kursfall. Kursfall och prisfall behandlades även i ND 1932.433 (SøHa). Se vidare om dröjsmål och nedfall i fraktraterna ND 1932.185 (Vestre landsret) och ND 1932.433

Se vidare ND 1968.35 (SøHa) om hänvisningen till att det inte var fråga om att "tabet skyldes sådanne prisforhold, at det må anses for en så fjern og upåregnelig følge" att bortfraktaren inte i anledning av kortskeppning skulle ha varit skyldig att ersätta marknadsförlusten [189].

I ND 1978.113 (Norsk skiljedom) hade fartygets "lastbekvämlighet" beskrivits fel. Detta föranledde dröjsmål vid lossningen med påföljd att ett annat fartyg inte kunde anlöpa befraktarens kaj. Befraktaren hade åt sistnämnda fartyg betalat ersättning för den förlorade tiden. Utgiften ansågs av skiljemännen vara en "indirekt konsekvens" av det ovan nämnda felet. Befraktaren hade inte rätt till ersättning för denna utgift. Någon argumentering kring kausaliteten var inte aktuell.

I ND 1952.299 (Norsk skiljedom) ansågs tidsbortfraktaren ha devierat otillbörligt. Tidsbefraktaren beviljades ersättning för den skada som hade uppkommit på grund av en förlorad lastningstur, men inte för skada som uppstått genom dröjsmål därefter. Fartyget hade ytterligare fördröjts på grund av dåligt väder. Den sistnämnda skadan ansågs inadekvat. Den förstnämnda begränsades till vissa delar "i betraktning av den tvil ... som foreligger med hensyn til årsakssammenhengen".

Det är osäkert hurudana närmare riktlinjer man accepterat i rättspraxis vid bedömningen av kausalitetsfrågan [190]. Ovan behandlade avgöranden ger i många fall ingen närmare vägledning. Man kan förmoda att då ansvar anses föreligga har bortfraktaren svårt att uppskatta vilken begränsning av ansvaret som via kausalitetsavvägningen kommer att företas. En renodlad

---

(SøHa) varvid ersättning inte tillerkändes befraktaren. Se dock i motsatt riktning ND 1948.481 (SøHa).

[189] Se ND 1957.1 (DHD) där möjligheten att utnyttja en god marknad uteslöts på grund av bortfraktaren. Skadeståndsansvar ansågs föreligga, men förlust av det förmånliga marknadsläget ansågs inte berättiga till skadestånd. Detta motiverades inte närmare.

[190] Det är möjligt att närmare systematisera skadefallen och därigenom erhålla en mera preciserad bild av rättsläget, se Holm passim. Man kan dock inte genom systematiseringen fastslå de principer som gäller vid avvägningen.

differensberäkning som i vissa undantagsfall begränsas av adekvansprincipen synes vara rådande [191].

Jantzen som jämställer dröjsmålssituationer och fel i form av bristande lastkapacitet uttalar [192] bl.a. att nedfall i priserna inte kan betraktas som ersättningsgillt vid bortfraktarens dröjsmål, emedan det inte beror på dröjsmålet utan på "fluktuasjoner på markedet". Ej heller skada i anledning av "uppsigelse av salgskontraktet" är enligt Jantzen ersättningsgill. Å andra sidan är han beredd att vid dröjsmål ge ersättning för driftsstopp. Vidare uttalar han att (s. 291) "Befrakteren skal ha erstattet sitt tap, og det blir først og fremst den høyere frakt han må betale for a få lasten transportert med annet skip, utgifter med forgjeves a ha brakt lasten til skipssiden, lagringsomkostninger intill det kan bli anvendt o.s.v.". Jantzen är dock inte kategorisk, bl.a. hänvisar han till frågan om "påregnelig" skada och till möjligheten att utvidga skadeposterna vid bortfraktarens uppsåt eller grova försummelse [193].

Jantzens ställningstaganden är mera restriktiva än vad som synes följa av ovan behandlade rättspraxis. Möjligheten att utvidga skadeposterna vid uppsåt och grov försummelse påminner om den reglering som ingår som "modernism" i KöpL och NKöpL. Den av Jantzen uppställda gränsdragningen motsvarar inte någon enhetlig uppfattning i doktrinen om ersättningsgilla skadeposter. Åsikterna företer variationer [194].

---

[191] Jfr Falkanger (Konsekutive) s. 191 om differenstänkandets genomslagskraft.

[192] Se Jantzen s. 290 och s. 409.

[193] Jantzen antydde redan på 1910- talet i denna riktning trots att detta inte framgår uttryckligt, se Jantzen (Certepartier) s. 19. Jfr Hellner (TfR 1966) s. 296. Även Gram uttalar om vissa restriktioner. En marknadsförlust är "sjelden erstatningsmessig". Gram anser att driftsstopp i fabriken kan vara ersättningsgillt. Den närmare bedömningen anknyter han till adekvansläran, se Gram s. 44 och s. 126.

[194] Se om adekvansprincipen i certepartisammanhang Holm s. 15 ff. Holm anser att förlust av "gunstige videresalgskontrakter" och skada vid driftsstopp som utgångspunkt inte är ersättningsgilla. Se vidare sammanfattningen s. 46 ff. Se ytterligare Sisula-Tulokas s. 213 f. och s. 234 f., Grönfors (Tidsfaktorn) s. 131 ff., Falkanger (Konsekutive) s. 190 ff. som tycks ge en mera omfattande möjlighet till ersättning av vissa skadeposter än Jantzen, se även s. 185 ff. Jfr idem (Transportkontrakter) s. 405 f. I Gade & Woxholth nämns marknadsförlust som ersättningsgill skada, se s. 132 f., men i övrigt tycks man vara villig att avstyra indirekta skador "der tapene er eksorbitante". Man utgår från adekvansläran och anser den kunna fungera som en

Kausalitetsproblem har diskuterats även i samband med godsskador och skador i anledning av dröjsmål med godsets utlämnande, men Visbyprotokollet och SjöL 120 § preciserar numera frågan. Närmast tycktes bedömningen tidigare vara baserad på normalersättningsalternativet åtminstone med beaktande av lagmotiven, men den engelska förutsebarhetstesten ansågs ej heller utesluten. Resonemangen ledde till att indirekta skador till alla delar inte kunde anses ersättningsgilla ifall det var fråga om lastmottagarens individuella intressen [195]. Begränsningar i skadeståndets omfattning hade accepterats redan av **Hammarskjöld** på 1880- talet. Detta kunde förklaras med det strikta ansvar som fraktföraren uppenbart hade enligt dåtida svensk rätt [196].

Uteslutande av vissa förluster är i belysning av det ovan framkomna inte obekant i fråga om sjörättsliga avtal. **De lege lata** kan man anse att bortfraktarens skadeståndsansvar begränsas med tillämpning av motsvarande principer som framgår i samband med **de lege ferenda**- synpunkter nedan, se avsnitt 6.2.5.1.e. vid not 279.

Direkta förluster ger i regel inte upphov till motsvarande kausalitetsproblem. Köplagsmotiven ger en ändamålsenlig utgångspunkt beträffande konkreta förlustposter av direkt art. I stöd av rättspraxis har bortfraktaren dömts att betala ersättning bl.a. för extra lastnings- eller lossningskost-

---

"lempningsregel" i konkreta fall. Riktlinjerna är hänförliga till off shore- verksamhet. Jfr Selvig (Freight Risk) s. 505. Rørdam s. 34 f. betonar inte kausalitetsfrågorna. Han anser exempelvis prisfall och förluster på grund av uppsägning av handelsavtal vara ersättningsgilla vid bortfraktarens dröjsmål. Se Rosenmeyer s. 318 f. som anser att prisfall vid dröjsmål kan ersättas. Se i äldre rätt Lang s. 392 som anser bl.a. prisfall som ersättningsgillt i samband med dröjsmål. Se Hambro s. 130 f. som beträffande skadeståndets omfattning vid dröjsmål i anledning av sjöovärdighet inte uppställer särskilda begränsningar. Han accepterar som ersättningsgilla skador både prisfall på bestämmelseorten och "den särskilda förlust befraktaren kan visa sig hafva lidit därigenom att han icke kunnat leverera varorna å den tid, då han enligt kontrakt varit därtill förbunden". Se Knoph s. 157 f. om reservationer mot adekvansreglerna i befraktningsrätten.

[195] Se Kom.miet. 1939:8 s. 72 f., Reg.prop. 116/74 s. 9, SOU 1936:17 s. 149 ff., varvid man hänvisar till normalersättningsprincipen, Kungl. Maj:ts prop. 1973:137 s. 62 om adekvat kausalitet, Hoppu s. 86 ff. om **conditio sine qua non**- och adekvansreglerna, Grönfors (Sjölagens) s. 168 ff. som hänvisar till principen om normalersättnig, Schmidt m fl s. 83 ff. och Selvig (Erstatningsberegningen) passim, särskilt s. 14 ff., s. 17 ff. och s. 41 ff. Jfr SjöL 93 §.

[196] Se Hammarskjöld s. 60 f., s. 81 ff. och s. 92 ff. Hammarskjöld tycks ha betonat förutsebarhetsprincipen i enlighet med det franska mönstret från Code Civil art. 1150. Jfr Hoppu s. 40.

nader vid felaktig angivelse av lastnings- eller lossningsegenskaperna [197], för särskilda kostnader för att transportera kortskeppningen med annat fartyg och då närmast för merfrakt, men även för avlämningstransport, återtransport, förflyttningstransport, lagringskostnader och tilläggsförsäkringar [198]. Ersättning har vidare utgått för väntepengar till stuvare (stand by) eller för landtransportören eller för den lokala sjötransportören i anledning av bristfälliga lyftanordningar [199] samt för läktringskostnader i anledning av felaktigt angivet djupgående [200].

Andra faktorer

Vid beräknandet av ersättningsgilla skadeposter kan särskilda problem uppstå. I detta sammanhang kan denna fråga inte närmare penetreras. Differensläran kan ge ramen, men den är inte entydig i fråga om nyanser. Hur skall man exempelvis fastslå händelseförloppet i fråga om ett 15 år långt tidsbefraktningsavtal om avtalet hävs redan vid fartygets avlämnande? Det är inte endast den juridiska tekniken utan även bevisningsaspekter som företer svårigheter. I sista hand kan beräkningsreglerna vara förenade med ett så stort antal osäkerhetsmoment att domstolen i enlighet med RB 17:6 använder sig av ett skön [201].

---

[197] Se ND 1978.113 (Norsk skiljedom), jfr ND 1952.37 (Frostating lagmannsrett) och ND 1949.505 (SøHa).

[198] Se ND 1950.453 (FHD), HD 1930 I 41, HD 1924 D II 397, ND 1928.455 (NHD), ND 1919.273 (NHD) och ND 1949.485 (SøHa). Jfr ND 1961.66 (SøHa), ND 1954.428 (SøHa) där dock merfrakt inte utgick emedan befraktaren inte iakttagit minimeringsskyldigheten, ND 1942.481 (SøHa) och ND 1919.321 (Kristiania sjøret). Se även Falkanger & Bull s. 188 och Gram s. 44.

[199] Se ND 1943.193 (SøHa) och ND 1932.439 (SøHa). Jfr ND 1921.545 (Kristiania sjøret) och ND 1929.433 (SøHa).

[200] Jfr ND 1929.138 (Oslo byrett). Dessa utgifter kan enligt avtalet vara påförda befraktaren, avlastaren eller mottagaren, se ND 1927.38 (SøHa).

[201] Se ND 1978.113 (Norsk skiljedom) s. 127. Jfr ND 1932.185 (Vestre landsret) beträffande dröjsmålsskada samt ND 1928.264 (Bergens sjørett). Se om de pragmatiska aspekterna särskilt NSM 1975 s. 4429. Se Falkanger (Konsekutive) s. 170 ff. som framför en detaljerad utredning om det schematiska sättet att beräkna skadeståndets belopp vid hävning av befraktningsavtal rörande konsekutiva resor. Jfr vidare Holm s. 49 ff. och Jantzen s. 422. Se allmänt Taxell s. 361 ff. Befraktaren kan eventuellt förbättra sin ställning genom att avvakta talans anhängiggörande i samband med täckningsavtal.

En särfråga vid skadeståndets beräknande är betydelsen av den marginal som ansluts till främst resecertepartiets lastkapacitetsuppgifter. Trots vissa antydanden i motsatt riktning kan man fastslå att bortfraktaren får marginalen till godo vid skadeståndets beräknande så länge som särskilda orsaker till dess bortfall inte föreligger. Det sistnämnda berör certepartitolkningen, se om lastkapaciteten avsnitt 6.6.4.2.a. nedan.

I norsk rätt finns det åtminstone äldre uppfattningar enligt vilka icke-uppfyllelse eller partiell icke-uppfyllelse leder till att en avtalspart tillerkänd marginalvariation bortfaller vid skadeståndets beräknande, men något entydigt accepterande har det inte varit fråga om [202]. I svensk rätt accepteras marginalen tydligen vid skadeståndets beräknande och i dansk rätt finns likaså stöd i denna riktning [203].

Reglerna om dröjsmålsränta skyddar dock inte befraktaren till alla delar mot inflatoriska förluster med beaktande av RänteL 7 § 1 mom. Uppskjutandet av talan är dessutom förenat med risker, såsom utökade bevisningssvårigheter, en försämring av bortfraktarens ekonomiska ställning, preskriptionsreglerna osv. Jfr om verkan av talans avvaktande HyresL 34 § 1 mom och GHyresL 48 § 3 mom. Jfr vidare KöpL 66 §.

[202] I ND 1919.88 (NHD) ansåg majoriteten marginalens bortfall motiverat. Minoriteten ansåg att beräknandet skulle ske i stöd av marginalen. Frågan gällde inte fel i fartyget. Rederiet ansåg sig inte skyldigt till uppfyllelse av transportkontraktet till den del som hade att göra med att ett av fartygen hade förlist. I ND 1923.574 (Kristiania sjøret) accepterades majoritetens ovan nämnda syn för befraktarens del. Befraktaren hade brutit mot certepartiet. I ND 1919.321 (Kristiania sjøret) accepterades emellertid marginalen resebortfraktaren till godo vid ersättningens beräknande. Av ND 1919.273 (NHD) framgår inte närmare riktlinjer, emedan befraktaren hade krävt ersättning endast enligt lastkapacitetsuppgiftens nedre gräns. Jantzen har anfört att det inte finns belägg för att acceptera marginalens bortfall. Jantzen hänvisar till ett äldre resecerteparti avsett för trävarutransporter. Jantzen härleder synen på marginalens bortfall till fransk och belgisk samtida rättsuppfattning. Se Jantzen s. 309 f. som ansluter sig till minoritetens uppfattning i ND 1919.88 samt idem (Certepartier) s. 49. Se även Gram s. 49. Se för tidsbefraktningens del ND 1953.285 (Norsk skiljedom) s. 292 varvid marginalen beaktades tidsbortfraktaren till godo. Marginalbortfall fastställdes dock i ND 1928.264 (Bergens sjørett) s. 268 beträffande fart- och bränsleförbrukningsuppgifter i ett tidscerteparti. Tidsbefraktaren hade hävt avtalet på grund av tidsbortfraktarens dröjsmål och krävde ersättning för täckningsavtal.

[203] Se ND 1921.444 (SHD) som gällde bortfraktarens ansvar för icke-uppfyllelse. I certepartiet ingick en vitesklausul på fakturans belopp. Detta skulle beräknas med hänsyn till marginalen. I ND 1949.485 (SøHa) beräknades lastmängdsmarginalen bortfraktaren till godo, emedan det "här i landet" inte ansågs föreligga kutym att marginalen vid avtalsbrott bortföll. Se dessutom ND 1923.193 (SøHa). Jfr ND 1919.497 (SøHa).

Skadeståndet kan påverkas av andra begränsande faktorer än kausalitetsreglerna. Av bl.a. lojalitetshänsyn har befraktaren en allmän skyldighet att minimera skadorna. I annat fall kan skadeståndet nedsättas eller bortfalla. Om exempelvis tidsbefraktningsavtalet hävs på grund av bristande lastkapacitet skall befraktaren sträva till ett täckningsavtal och härvid förfara med omsorg. Han skall bl.a. införskaffa uppgifter om fraktraterna från flere än en anbudsgivare. I undantagsfall är detta inte möjligt, såsom vid befraktning av specialfartyg eller vid tidsbrist [204]. Fartygstypen och fartygets egenskaper skall så långt det är möjligt motsvara det ursprungliga avtalet. Möjligheten till avhjälpande kan uppskjuta täckningsavtalets ingående. Liknande riktlinjer gäller om befraktningsavtalet inte hävs, men befraktaren är tvungen att för särskilt ändamål befrakta substituttonnage, exempelvis för att vidarebefordra kortskeppningen. Substituttonnage kan eventuellt erbjudas av bortfraktaren varvid minimeringsskyldigheten även gäller. Å andra sidan kan kortskeppningens kvantitet vara så anspråkslös att det inte föreligger ekonomiska motiv till att befrakta eller acceptera substituttonnage. I stället kan befraktaren sälja kortskeppningen på avgångsorten, varvid han är berättigad att erhålla skillnaden mellan detta pris och värdet på bestämmelseorten.

> I HD 1937 II 108 hade parterna avtalat om resebefraktning av ett fartyg för transport av trälast från Vasa till London. En del av lasten blev kortskeppad och befraktaren ingick täckningsavtal för den kvarstående delen. Kostnaderna blev härigenom högre och befraktaren krävde skillnaden av bortfraktaren. Denne vägrade med hänvisning till att befraktaren inte hade berett bortfraktaren tillfälle att transportera kortskeppningen med annat fartyg. HD ansåg befraktaren berättigad till ersättning för skillnaden med hänvisning till årstiden, december, och tidsbrist i fråga om transportens genomförande. Underrätten hade inte biträtt befraktarens talan till alla delar med motiveringen att denne inte hade framställt krav på att bortfraktaren skulle fullgöra avtalet [205].

Ej heller eventuella köprättsliga riktlinjer berättigar att dra andra slutsatser. Se närmare Almén & Eklund s. 864 ff. Härvid framgår att man i dansk köprätt påträffat en uppfattning om marginalbortfall. Se dock UfR 1918.594 (SøHa) om fartygsköp. För svensk köprätts del avstyrs möjligheten till marginalbortfall tämligen kategoriskt.

[204] Se ND 1949.505 (SøHa).

[205] Se om skadans minimeringsskyldighet ND 1928.455 (NHD), ND 1958.259 (DHD) s. 264, ND 1921.545 (Kristiania sjøret), ND 1954.428 (SøHa) och ND

Täckningsavtal kan i vissa fall aktualiseras utanför befraktningsavtalsrelationen. Om exempelvis lasten skall användas till fabrikens drift, såsom bränsle, kan en kortskeppning medföra behov av att införskaffa bränsle från annat håll i avsikt att förhindra driftsstopp. Även denna prisskillnad är uppenbart ersättningsgill [206]. Minimeringsskyldigheten kan utmynna i befraktarens skyldighet att vägra att lasta om det står klart att fartyget inte är i skick att motta lasten [207].

Andra faktorer som påverkar skadeståndets beräknande kan här endast kort uppräknas. Befraktarens inbesparingar skall beaktas i kalkylerna. Detta har framgått även i avsnitt 6.2.3. ovan om fraktnedsättning. Skadelidandes medverkan och möjligheten att jämka skadeståndets belopp kan påverka slutresultatet.

Om felet ger upphov till tidsförlust kan off hire inträda i stöd av certepartiet eller SjöL 144 § 2 mom. Detta utesluter inte att skadestånd krävs i anledning av felet, även om viss diskussion kring frågan har förts [208]. Uppkomst av dröjsmål ger givetvis anledning till att beakta dröjsmålsreglerna. Detta berörs inte närmare.

d. Angloamerikansk rätt

I angloamerikansk rätt är skadeståndsansvaret en central sanktion [209].

1949.485 (SøHa) s. 492 f. I ND 1923.193 (SøHa) ansågs befraktaren (mottagaren) inte vara skyldig att befrakta substituttonnage vid kortskeppning. Befraktaren tillerkändes ersättning för kortskeppningens värde på bestämmelseorten under förutsättningen att den kvarlämnade lasten ställdes till bortfraktarens förfogande. Ersättning ansågs alltså kunna utgå även om befraktaren inte hade sålt detta parti på avgångsorten. Jfr ND 1964.119 (FHD) som inte direkt berörde minimeringsfrågan. Se även Holm s. 52 ff. och Falkanger (Konsekutive) s. 178 ff. Jfr SjöL 134 § 1 mom. som anses ge uttryck för en allmän avtalsrättslig princip, se Kom.miet. 1939:8 s. 84, SOU 1936:17 s. 201 f., Instilling 1936 s. 64, Grönfors (Sjölagens) s. 210 f. och Jantzen s. 315 ff. Se även Rørdam s. 35 f.

206 Se ND 1928.455 (NHD).

207 Jfr M/V Good Champion (1985) SMA 2148.

208 Se närmare avsnitt 7.3.3. nedan.

209 Jfr beträffande de allmänna utgångspunkterna Diplock s. 10 ff. Prioriteringen av skadestånd framom **specific performance** framgår i ett antal olika sammanhang. Se exempelvis Clea Shipping Corp. v. Bulk Oil Inernational Ltd. (The "Alaskan Trader") (No. 2) /1983/ 2 Lloyd's Rep. 645 QB. Å andra sidan kan exempelvis

Utgångspunkten är att både **express**- och **implied**- villkor i skadeståndshänseende generellt taget kan anses ha karaktären av **warranty**. Ett sådant ansvarsåtagande medför strikt skadeståndsansvar för avtalsgäldenären. Ansvarsåtagandet kan uppstå även i form av **collateral warranty**, se avsnitten 4.7.2 - 4.7.3. ovan. Den nu angivna utgångspunkten kräver emellertid en viss nyansering, vilken visar att skadeståndsansvarets automatiska inträde knappast kan betraktas som någonting självklart.

För engelsk rätts del kan anföras följande. För det första, om felbeskrivningen endast uppfattas utgöra en **misrepresentation** avgörs bortfraktarens skadeståndsansvar i enlighet med det som framfördes i avsnitt 4.7.4. ovan. För det andra fäster man åtminstone inom befraktningsrätten uppmärksamhet vid skillnaden mellan **promissory / non-promissory representations**.

> Bedömningen uttrycks i **Carver** på följande sätt [210]: "Whether a representation contained in the document does or does not amount to a warranty by the shipowner, depends upon the presumable intention of the parties, to be gathered from the form of the contract, and the circumstances under which it was made. The whole scheme of the contract must be considered: its subject, its objects, and the relations of the parties to one another. If from this point of view the reasonable supposition is that the representation was relied upon by the charterer when he entered into the contract, and the shipowner who made it expected, or should have expected, that it would so be relied upon, then the representation amounts to a promise. It is a warranty that the fact is as stated, and if not satisfied, and damages result in consequence to the charterer, he may recover in respect of them.
>
> Mere expressions of eulogy and expectation, involving no distinct allegations of fact, are not regarded as significant. And the fact represented must be one which has a material bearing upon the

---

injunction utfärdas i vissa fall då skadestånd inte anses vara en "sufficient remedy". Se exempelvis Associated Portland Cement Manufacturers Ltd. v. Teigland Shipping A/S (The "Oakworth") /1975/ 1 Lloyd's Rep. 581 CA, varvid Lord Denning M.R. bl.a. uttalade följande, s. 583: "An injunction can be granted on any charter where it appears that the other party to the contract is about to break the contract and send her on a voyage entirely inconsistent with the charter". Se även Empresa Cubana de Fletes v. Lagonisi Shipping Co., Ltd. /1971/ 1 Lloyd' Rep. 7 CA. Se om **injunction** vidare Cheshire s. 559 ff., Time Charters s. 29 och s. 34 samt Wilson s. 1068 ff.

[210] Se Carver § 612.

purposes of the contract. Whether that is the case may depend upon the circumstances of the case" [211].

I fråga om **representation** betonas att parterna skall ha blivit **induced** att ingå avtalet, men beträffande **promissory representation** (= **warranty**) utgår man från att befraktaren i tillit till en uppgift ingick avtalet. Uppenbart är att likheter föreligger med de argument som i samband med relevansbedömningen anfördes för nordisk rätts del. Beskrivningen av **warranty** motsvarar det som enligt våra köplagsmotiv anses som "utfästelse" [212]. Då å andra sidan **warranty** och **condition precedent** jämställs i Carver förblir det oklart när **warranty** har använts i sin "gamla" form, se avsnitt 4.7.2. ovan, och när det är detsamma som **term of contract**.

En något motsvarande diskussion om ansvarsgrunden har ägt rum i amerikansk rätt [213].

Fartygets beskrivning i certepartiet och sådana underförstådda villkor som berör fartygets egenskaper betecknas i regel som **warranties**. Det härav följande strikta skadeståndsansvaret kan uteslutas genom förbehåll, såsom genom bortfraktarens skyldighet att endast visa **due diligence**. Denna formulering brukar man anknyta till sjövärdighetskravet.

I engelsk rätt anses det som utgångspunkt inte vara fråga om en **continuous warranty**, men i sista hand är man beroende av certepartiets exakta ordalydelse. Givetvis kan i certepartiet explicit uttalas att garantiansvaret omfattar hela avtalsperioden.

Om det med hänsyn till både innehållet och den tekniska placeringen i certepartiet är fråga om en sedvanlig maintenance- klausul, se avsnitt

---

[211] Se även idem § 611.

[212] Se Time Charters s. 27 och s. 31.

[213] Härvid påträffas även uttrycket **guaranty**. Se Metropolitan Coal Co. v. Howard (1946) 155 F 2d. 780 2CCA, s. 784: "A warranty is an assurance by one party to a contract of the existence of a fact upon which the other party may rely. It is intended precisely to relieve the promisee of any duty to ascertain the fact for himself; it amounts to a promise to indemnify the promisee for any loss if the fact warranted proves untrue, for obviously the promisor cannot control what is already in the past". Jfr särskilt UCC 2-313 som innehåller en reglering beträffande **express warranties**. I (1)(b) stipuleras: "Any description of the goods which is made part of the basis of the bargain creates an express warranty that the goods shall conform to the description". I andra stycket klarläggs att användningen av uttryck som "warrant" och "guarantee" inte är avgörande i bedömningen. I 2-314 regleras **implied warranty; merchantability** och i 2-315 **implied warranty; fitness for particular purpose**.

7.2.4. nedan, torde man följa utgångspunkten att det inte är fråga om **continuous warranty**. Fel uppkomna under befraktningsperioden anknyts därmed inte till bortfraktarens strikta skadeståndsansvar. I amerikansk rätt - åtminstone i amerikansk skiljemannapraxis - uppfattar man garantin vara av bestående art, men det är oklart i hur omfattande grad denna uppfattning gäller. Här kan exempelvis hänvisas till att beväxningsrisken med hänsyn till fartygets utlovade fart kan finnas hos tidsbefraktaren, se avsnitt 6.7.4.5. nedan [214]. I sistnämnda avsnitt framgår även hur betydelsefull en explicit reglering av felets avhjälpande är med hänsyn till riskplaceringen och skadeståndsansvaret. I ett sådant sammanhang kan certepartiet exempelvis hänvisa till ett **due diligence**-ansvar som konkretiseras genom att felets avhjälpande skall genomföras med omsorg [215].

---

[214] Se även noterna 89 - 91 under 6.7.

[215] Se om **due diligence**- regleringen STB Form kl 4 och Time Charters s. 465 och s. 468. Se om avsaknad av **continuous warranty** Tynedale Steam Shipping Co. v. Anglo-Soviet Shipping Co. (1936) 54 Ll.L.Rep. 341 CA. I Overseas Washington (1983) SMA 1801 aktualiserades frågan om upprätthållandet av fartygets dödvikt som nedgått i anledning av kollision med ett annat fartyg. I Texacotime ingick en klausul om bevaringsplikten av **due diligence**- typen. Då tidsbortfraktaren hade underlåtit att meddela tidsbefraktaren om det ändrade läget beträffande fartygets lastkapacitet ansågs skadeståndsansvar föreligga. Skiljemännen hänvisade till bortfraktarens upplysningsplikt härvid. En motsvarande konstellation skulle inte ha gällt i stöd av certepartiets "normala" maintenance- klausul.

Se beträffande skadeståndsansvaret vid felbeskrivning Scrutton s. 105 ff. och s. 371 f. samt Time Charters s. 26 ff. särskilt s. 29: "The basic remedy for breach of contract in English law is an action for damages". Se även s. 46 och s. 54 samt s. 468 om STB Form. Se även Besman (Lloyd's 1980) s. 16 f. Jfr Carver § 693. Se om **warranty**-beskrivningen enligt amerikansk rätt Beechpark 1931 AMC 297 2CCA, även s. 299: "While the decisions differ somewhat as to whether a breach of warranty will justify repudiation of the charter, so far as we know nobody has doubted that a description of a ship's capacity, in speed, as well as in any other respect, when inserted in the body of a charter, will support a suit for damages". Se i samma riktning Sonia II 1946 AMC 90 5CCA och Atlanta 1948 AMC 1769 SDGa. Jfr Dominica Mining Co., Ltd. vs. Port Everglades Towing Co., Ltd. 1970 AMC 123 SDFla s. 128 f. Se dock Elizabeth 1970 AMC 805 Arb där det utan närmare motiveringar uttalas att fartygsbeskrivningen inte konstituerar "an absolute warranty". Se ytterligare Benedict s. 1-4 f. om garanti och s. 1-6 ff. om fartuppgiften som en **continuous warranty**. Härvid jämställer man dessutom skadestånd med "a reduction or adjustment in hire". Se även Time Charters s. 54 om lastkapaciteten och s. 55 om farten samt bränsleförbrukningen samt s. 59. Jfr Palaja s. 103 f.

Med hänsyn till att bortfraktarens ansvar oftast är strikt för fel vid en bestämd tidpunkt i avtalsrelationens inledningsskede är det av särskilt intresse att närmare utreda, på vilket sätt skadeståndets omfattning har begränsats genom kausalitetsreglerna och vilka närmare schematiska lösningar som är aktuella inom kausalitetsreglernas ram. Man kan i sistnämnda fall tala om standardskadestånd.

Utgångspunkten i engelsk rätt avviker inte från det som är bekant i nordisk rätt: skadeståndet skall ställa befraktaren i samma läge som om avtalet hade uppfyllts [216]. Begränsningar i skadeståndets omfattning görs med hjälp av kausalitetsreglerna. Den klassiska utgångspunkten ingår i avgörandet Hadley v. Baxendale enligt vilket skadan är ersättningsgill då den uppkommit under omständigheter "as may fairly and reasonably be considered either arising naturally, i.e., according to the usual course of things, from such breach of contract itself, or such as may reasonably be supposed to have been in the contemplation of both parties, at the time they made the contract, as the probable result of the breach of it" [217]. Hadley v. Baxendale- avvägningen har sedermera preciserats och utvecklats [218].

Kausalitetskravet enligt Hadley v. Baxendale beaktas som en allmän regel vid fastställandet av omfattningen av bortfraktarens skadeståndsansvar i anledning av fel i fartyget. Under detta paraply kan närmare konkretiseringar vidtas. Terminologin beträffande skadetyperna är dock i viss mån oklar. Exempelvis **consequential damages** kan uppfattas som skador som är för avlägsna för att kunna ersättas [219]. Uttrycket kan även omfatta skador som enligt den nordiska terminologin skulle betecknas

---

[216] Se exempelvis A/B Karlshamns Oljefabriker v. Monarch Steamship Co., Ltd. (1949) 82 Ll.L.Rep. 137 HL och uttalandet av Lord Wright på s. 152 samt Bond Smith (JMLC) s. 314 och Davies (Assessment) s. 595.

[217] (1854) 156 Engl.Rep. (R) 145 Exch.Ct. Citatet är från uttalandet av Alderson, B. s. 151.

[218] Se närmare om de allmänna avtalsrättsliga riktlinjerna Cheshire s. 579 ff. Se även Carver §§ 2122-2141 och Scrutton s. 393 ff.

[219] Se Bulow s. 622 ff. Se indelningen av Calamari & Perillo s. 525. Enligt Hadley v. Baxendale kan det vara fråga om **general damages** avseende "naturliga" skador på grund av ett avtalsbrott och **special** eller **consequential damages** avseende skador som parterna vid avtalets ingående insåg eller borde ha insett att kunde uppstå som en följd av ett eventuellt avtalsbrott. I UCC 2-715 görs en indeling i **incidental** och **consequential damages**. Den förstnämnda gruppen avser närmast direkta skador.

som direkta. Indelningen i direkta och indirekta skador har inte avgörande betydelse vid kausalitetsavvägningen.

Konkret kan noteras att lagringskostnader och merfrakt vid kortskeppning eller vid befraktning av substituttonnage inte i regel ger anledning till en kausalitetsavvägning [220]. Å andra sidan har lagringskostnader inte i alla situationer ansetts ersättningsgilla [221]. Förhöjda försäkringspremier i anledning av felaktig klassangivelse har ersatts. De "indirekta" skadorna ger i regel upphov till en Hadley v. Baxendaleprövning. Frångången vinst, förlorad marknad, driftsstopp, prisfluktuationer och förlorad goodwill behöver inte vara ersättningsgilla. Man är beroende av det "normala" och av förutsebarhet. Vid **misrepresentation** har det ifrågasatts om ersättning för frångången vinst kan utelämnas, emedan ansvaret inte berör **breach of contract** [222].

---

[220] Se Carver § 2176. Se exempelvis Steelwood Carriers Inc. v. Evimeria Cia. Naviera (The "Agios Giorgis") /1976/ 2 Lloyd's Rep. 192 QB om **stand by**- utgifter.

[221] Se Louis Dreyfus & Co. v. Lauro (1938) 60 Ll.L.Rep. 120 KB.

[222] Se om förlorad vinst A/S D/S Heimdal v. Questier & Co., Ltd. (1949) 82 Ll.L.Rep. 452 KB s. 472 och uttalandet av Morris, J.: "It is quite clear on the authorities that, unless the charter was made with reference to and with knowledge of that contract of sale by the charterers with their buyers, damages for breach cannot be recovered which are referable to the loss sustained by the charterers in regard to their particular contract of sale". Se även Satef-Huttenes- avgörandet nedan. Se dessutom Louis Dreyfus- avgörandet, föregående not. Se närmare om kausalitetsavvägningen vid förlorad marknad Czarnikow, Ltd. v. Koufos (The Heron II) /1967/ 2 Lloyd's Rep. 457 HL varvid den individuella delen av Hadley v. Baxendale ansågs ha uppfyllts om skada inträffar "in a great majority of cases". I det konkreta fallet ansågs befraktaren berättigad att erhålla ersättning för "loss in market value of goods". I Hadley v. Baxendale förkastades kärandens anspråk på ersättning i anledning av driftsstopp. Skadan ansågs vara för avlägsen. Se vidare om prisfluktuationer Transworld Oil Ltd. v. North Bay Shipping Corp. (The "Rio Claro") /1987/ 2 Lloyd's Rep. 173 QB varvid fartyget var i dröjsmål med den påföljd att priset på den oljelast som befraktaren hade avsett att transportera hade stigit på grund av den egyptiska regeringens beslut. Skadan ansågs vara "too remote". I Satef-Huttenes Albertus S.p.A. v. Paloma Tercera Shipping Co., S.A. (The "Pegase") /1981/ 1 Lloyd's Rep. 175 QB var bortfraktaren ansvarig i anledning av otillåten deviation. Robert Goff, J. återförvisade målet till skiljemannen för att denne skulle ta närmare ställning till de av mottagaren krävda skadeposterna förlorad vinst och goodwill. I sina motiveringar betonade Robert Goff, J. att frågan om ersättning skulle bedömas enligt de allmänna lärorna. I det konkreta fallet gavs ytterligare anvisningar i stöd av vilka den förlorade vinsten eventuellt inte i sin helhet skulle vara ersättningsgill, emedan bortfraktaren bl.a. inte haft kännedom om speciella förhållanden beträffande mottagarens möjligheter att lagra gods. Beträffande förlorad goodwill anfördes att (s. 186) "any loss of good will must have been so speculative that it is difficult to see how

Det är en allmän princip att den skadelidande avtalsparten skall vidta åtgärder för att minimera sin skada. Frågan kan även betraktas ur en annan synvinkel: det gäller att utreda den skada som avtalsbrottet har orsakat [223]. Eventuella täckningsavtal skall ingås med omsorg och det anses att befraktaren är skyldig att acceptera ett realistiskt och skäligt erbjudande från bortfraktarens sida. Dessutom skall åtgärder vidtas utan otillbörligt uppehåll. Befraktaren har inte rätt att spekulera med marknadsutvecklingen [224]. Genom minimeringsåtgärderna kan befraktaren dessutom säkerställa sina möjligheter att erhålla ersättning för frångången vinst så länge som den

---

it could be concluded that this head of claim was not too remote". Jfr beträffande lagring och nedgång i marknadspriset J.W.Clise 1938 AMC 917 5CCA. Frågan om förlorad goodwill kan dock ligga inom kausalitetens ram, se Anglo-Continental Holidays, Ltd. v. Typaldos Lines (London), Ltd. /1967/ 2 Lloyd's Rep. 61 CA. En resebyrå hade för sina kunder bokat plats på ett kryssningsfartyg, men rederiet meddelade senare att för vissa passagerare erbjöds ett substitutfartyg. Detta accepterades inte av resebyrån som framställde ersättningskrav mot rederiet inklusive ersättning för förlorad goodwill. Lord Denning, M.R. uttalade, s. 66: "It is most unusual in a case of breach of contract for damages to be given for loss of goodwill. But in principle I see no reason why it should not be given if it is a loss such as might be reasonably foreseen to be a consequence of the breach". I det konkreta fallet tillerkändes resebyrån denna ersättning.

Se ytterligare Davies (Assessment) s. 595 och s. 598. Davies anför att ersättning för frångången vinst vid fartygets icke-avtalsenliga prestationsförmåga kan utdömas så länge som förlusten inte är "too remote in law". Diplock, s. 11 f., framför att Hadley v. Baxendale inte behöver leda till särskilt restriktiva gränser beträffande ersättningsgilla skadeposter. Främst skall för avtalsbrott typiska skador ersättas. Diplock tillägger: "But if the shipper will in fact sustain some greater loss of a kind which results from circumstances peculiar to himself and not disclosed to the shipowner, there is no ground for implying that the shipowner agrees to accept a secondary obligation to pay compensation for any greater loss than would be occasioned in the ordinary course of events". Diplock medger möjligheten till kasuistik i anledning av de allmänna rekvisit som uppställs. Se ytterligare Carver §§ 2186-2187, Holman (Lloyd's 1977) s. 4 f. och Trappe (LMCLQ 1982) s. 429 ff. Trappe betonar behovet av samordning mellan olika rättssystem inklusive frågorna om kausalitet. Se om skadestånd vid **misrepresentation** Time Charters s. 27. Jfr UCC 2-721 varvid bl.a. skadestånd vid avtalsbrott och **misrepresentation** jämställs.

223 Se Scrutton s. 395 ff. Se även H.P. Drewry, S.A.R.L. v. Aristoteles S. Onassis (1942) 72 Ll.L.Rep. 29 KB.

224 I Louis Dreyfus & Co. v. Lauro (1938) 60 Ll.L.Rep. 120 KB ansågs det skäligt att befraktaren hade avvaktat läget en tid för att ge bortfraktaren möjlighet till avhjälpande efter att fartyget hade avvisats. Se även Societe Navale L'Ouest v. Sutherland & Co. (1920) 4 Ll.L.Rep. 58, 185 KB. Se vidare Bond Smith (JMLC) s. 318 ff. Jfr Time Charters s. 472.

faller inom kausalitetsramen. Det är givet att merfrakten vid omsorgsfullt uppfyllande av minimeringsskyldigheten i sin helhet är ersättningsgill.

Även i amerikansk rätt utgår man från principen om full ersättning. Beträffande befraktning kan mera konkret noteras att bl.a. olika slag av **stand by**- utgifter anses som ersättningsgilla. Vid bristande lastkapacitet är befraktaren berättigad att utöver fraktnedsättningen erhålla ersättning för merkostnader på grund av transport av kortskeppningen och vid överförbrukning av bränsle kan tidsbefraktaren ha rätt att få kostnaderna för deviationsförbrukningen ersatta. Beträffande vissa kostnader av "direkt" art har man varit återhållsam med hänvisning till kausalitetsreglerna. I amerikansk rätt betonas vidare frågan om befraktarens minimeringsskyldighet. Denna skyldighet skall uppfyllas med omsorg och - såsom särskilt betonas - utan uppehåll. Det kan vara fråga om införskaffning av substituttonnage inklusive andra av bortfraktaren erbjudna fartyg [225]. Minimeringsskyldigheten kan även utmynna i annat, exempelvis i försäljning av lasten på annat håll [226]. Av amerikansk praxis framgår att minimeringsskyldigheten ligger nära företeelsen **waiver** i den bemärkelsen att befraktaren i första hand skall avvisa fartyget om han har möjlighet därtill. I annat fall är bortfraktaren inte skyldig att ersätta de särskilda utgifter som uppstår därefter. Det har antytts att befraktaren inte alls kan erhålla ersättning om han inte ingår substitutavtal, men något mera omfattande belägg härför har inte påträffats. Om substitutavtal inte är möjligt eller om minimeringsskyldigheten i övrigt har fullgjorts är förlorad vinst ersättningsgill förutsatt att förlusten varit tillräckligt sannolik i enlighet med Hadley v. Baxendaleprincipen. Principen har ett omfattande stöd i amerikansk praxis [227]. Dessutom skall skadan kunna bevisas och estimeras. Existerande avtal kan exempelvis utgöra ett tillräckligt bevis. Anspråket kan falla på bevisningen, men å andra sidan tycks åtminstone skiljemannapraxis i New York beträffande förlust av **prospective profits** och betalningsskyldighet till tredje man (såsom "carrying charges", "rail demurrage" osv.) ha accepterat en ur befraktarens synvinkel "lindrig" utgångspunkt för förlustberäkningens och den härvid aktuella bevisningens del. Det är inte uteslutet att detta har samband med att skiljemännen själva har ingående kunskaper om fraktmarknaden. Man ligger nära notoriska fakta. Trenden i ovan nämnda praxis är klar [228].

---

225 Se beträffande principen om full ersättning Calamari & Perillo s. 521. Se idem s. 532 ff. om ersättningsgilla förluster även om ersättning för förlorad vinst inte kan utdömas. Detta alternativ omfattar främst direkta kostnader. Se vidare s. 438 ff. om minimeringsskyldigheten.

Se beträffande befraktning Ada (1916) 239 F. 363 SDNY s. 364; ändrad till andra än nu relevanta delar (1918) 250 F. 194 2CCA. I detta avgörande uttrycks frågan så att befraktaren har rätt till ersättning ("market damages") för "the difference between the

hire reserved in the (broken) charter and the hire necessary to secure another bottom". Först om substitut inte är möjligt kan ersättning för frångången vinst utgå om förlusten faller inom ramen för kausaliteten. Se även Bright Star Steam Ship Co. - Industrial Molasses Corp. 1973 AMC 2005 Arb.

226 Se härom M/T Go Go Runner (1983) SMA 1746. I avgörandet tillerkändes ersättning även för lagringskostnader.

227 Den engelska rättens inflytande framgår exempelvis av det äldre avgörandet Culliford v. Gomila (1888) 128 U.S. 135, se s. 148 och av The Saigon Maru (1920) 267 F. 881 DOre. I detta fall ansågs befraktaren berättigad till ersättning för den individuella förlorade vinsten i relation till mottagaren, emedan bortfraktaren hade varit medveten om det bakomliggande köpavtalet. Se The Ada- avgörandet i not 225 ovan. Se vidare Bulow s. 622 f. och allmänt Calamari & Perillo s. 522 ff., särskilt s. 526 ff. om transportörsansvar. I Calamari & Perillo påtalas behovet av en mellanlösning, emedan ersättning för förlorad inkomst ligger på en klar antingen-eller- basis. se s. 533 f. Detta uttrycks som ersättning för **value of a chance or opportunity**. Det uttalas bl.a. att (s. 534) "If, as an alternative, he were permitted to recover the value of the lost opportunity to strive for the profit, the hazards and possible injustice of the all or nothing approach would be reduced. Recovery would be allowed on the basis of the price that a reasonable businessman would pay for the opportunity". Jfr även Restatement § 331 (2).

228 Det finns en omfattande praxis om skadeståndsspörsmålen. I Gardner vs. M/V Calvert 1958 AMC 800 3CCA har man accepterat en utgångpunkt som inkluderar frångången vinst, se s. 897: "It has long been recognized that a party may recover damages for the loss of anticipated profits when they result from a breach of contract". I en mera konkret bedömning har man dock kunnat komma till ett resultat enligt vilket skadan är för avlägsen, se Hampton Roads 1943 AMC 857 4CCA. Regeln om att frångången vinst inte ersätts gällde inte om man inte kunde skaffa substituttonnage. Beträffande skadeposterna ansåg domstolen i stöd av förd bevisning att vissa förluster av vinst (s. 864) "were too uncertain, remote and speculative to furnish the basis of an award", medan andra förluster av vinst inte ansågs ha varit av sådan osäker karaktär. I så fall ansågs följande regel vara tillämplig (s. 864): "The rule applies that net profits or earnings which would have been made but for the breach are allowable where they are susceptible of accurate estimation and the evidence is conclusive". Se om den "fria" bedömningen J.W. Clise 1938 AMC 917 5CCA. I ett äldre avgörande The Ceres (1896) 72 F. 936 2CCA hade ett för frukttransporter befraktat fartygs fart beskrivits fel. Då bortfraktaren var medveten om avtalets syftemål ansågs tidsbefraktaren berättigad att erhålla ersättning för skada på godset i anledning av den för låga farten. Betydelsen av avtalets syftemål vid kausalitetsbedömningen accentuerades. Domstolen uttalade bla. att (s. 939) "If this guaranty had been contained in an ordinary charter party, by which the vessel was to be used for general purposes, the position of the owners would have been

sound, and the guaranty would be construed to have reference to the value of the vessel to the charterers, in respect to economy of time, wages, supplies, hire, and the ship itself. But the charter party bore upon its face that it was a form for a fruit charter. The owner, by its agent, and the charterers, understood that the vessel was wanted for a particular use ...". Minoriteten var av annan åsikt. Se Burmah Oil- fallet nedan s. 1582 om hänvisningen till "foreseeable and fairly contemplated consequences". I Albert vs. Isbrandtsen Co Inc. 1957 AMC 1569 SCt. NY utgick inte ersättning för förlorad vinst, emedan skadan var för avlägsen. Se beträffande frångången vinst även Oswayo (1987) SMA 2391 varvid tidsbortfraktaren hade brutit mot certepartiets bestämmelser om maximiförråd. Bristen kunde ha avhjälpts och dessutom visste tidsbortfraktaren om underbortfraktningsavtalet. Tidsbefraktaren hade nämligen betalat ersättning för felaktigt angiven lastkapacitet. Denna skadepost skulle ersättas av tidsbortfraktaren, jfr dock minoritetens åsikt. Av Amerada Hess Shipping Corp. - Ina Tankers Corp. 1979 AMC 116 Arb s. 134 f. framgår att bunkerprisstegringen ansågs vara en för avlägsen skada. I M/V Vendelso (1971) SMA 663 ansågs det att införskaffning av substituttonnage vid fartsvikt inte var "proximately caused" härav. Se det äldre avgörandet Caledonia (1894) 157 U.S. 124 varvid ändringar i marknadsvärdet inte ansågs utgöra en ersättningsgill skadepost, se s. 139 f. Jfr ytterligare M/V Aristogelos (1980) SMA 1423 beträffande ersättning vid kortskeppning i anledning av fartygets felaktigt angivna djupgående samt Yukon Compania Naviera S.A. - Antco Shipping Co., Ltd. 1974 AMC 355 Arb.

Se om minimeringsskyldigheten Compania Naviera Asiatic S.A. v. The Burmah Oil Co., Ltd. 1977 AMC 1538 SDNY varvid tidsbefraktaren inte ansågs ha haft en skyldighet att acceptera tidsbortfraktarens substituterbjudande, emedan den sistnämnda vid avtalsbrottet hade varit i "bad faith" och Federal Commerce and Navigation Co. Ltd. - Overseas Bulk Transport Corp. 1973 AMC 2065 Arb. Man uttalade principen om att (s. 2067) "Only if the disappointed charterer first proves that no substitute was available in the market, will the charterer be heard to say that he is entitled to recover damages measured by his lost profit". Se vidare The Glidden Co. vs. Hellenic Lines, Ltd. 1963 AMC 2006 2CCA s. 2008 f. och Robin International Inc - Orion Shipping & Trading Co. Inc. 1953 AMC 1637 Arb.

Se om skadeståndets omfattning och beräknande i litteraturen Bulow passim. Bulow understöder trenden i skiljemannapraxis i New York om att utvidga de ersättningsgilla skadeposternas räckvidd. Detta gäller allmänt och berör därmed både bortfraktarens och befraktarens ansvar. Se även Honan s. 126 ff. som anför att (s. 130) "When ... it can be shown that the owner was or reasonably should have been aware of a third party contract at the time of the making of the charter in question, the charterers' damages may include such third party losses". Se vidare Allen s. 992 ff., Benedict s. 1-2 ff., Bond Smith (JMLC) s. 316 ff., och Poor s. 248 ff. Se beträffande allmän avtalsrätt och läget i delstatsdomstolar med **jury** Calamari & Perillo s. 528 ff. om kravet på **certainty** vid utdömande av ersättning för **lost profits**. Jfr UCC 1-106 om behovet av elasticitet vid avvägningen.

Se dessutom om ersättning i stöd av reglerna om **unjust enrichment** Bulow s. 630 f.

Se om **punitive damages** not 163 ovan.

I angloamerikansk rätt betraktas fraktnedsättning inte som en särskild påföljd utan det är fråga om ett särskilt sätt att beräkna skadeståndet.

Engelsk rätt känner till en typ av vederlagsnedsättning under namnet **common law abatement**, men denna påföljd är anknuten till ett begränsat antal avtalstyper. Enligt SGA sect. 53 har köparen rätt att "set up against the seller the breach of warranty in diminution or extinction of the price". I befraktningssammanhang kommer detta inte i fråga som en särskild påföljd [229]. Däremot kan kvittning förekomma, se avsnitt 6.2.6. nedan. I princip är beräkningen av fraktnedsättningen beroende av minimeringsskyldighetens uppfyllande, om inte certepartitolkningen föranleder annat. Vid beräknandet av fraktnedsättningens belopp är kausaliteten inte aktuell. Detta sätt att beräkna skadeståndet betraktas inte ha samband med **consequential losses** [230].

Fraktnedsättningsspörsmålen har aktualiserats särskilt vid bristande lastkapacitet och vid felaktigt angivna uppgifter om farten och bränsleförbrukningen.

I resebefraktningen inklusive konsekutiva resor har man i engelsk rätt nedsatt lumpsumfrakten i enlighet med skillnaden på fraktmarknaden vid fraktslutet mellan det avtalade fartyget och det faktiskt avlämnade fartyget då felet bestått av bristande lastkapacitet. Detsamma har accepterats för tidsbefraktningens del. Om däremot parterna i resebefraktningen har avtalat om frakten i relation till lastkapaciteten beräknas ersättningen enligt skillnaden mellan avtalad frakt och marknadsfrakt för den del av lasten som inte har inlastats. Denna metod kompenserar på sätt och vis den möjligheten att **loss of profits** eventuellt inte är ersättningsgill. Metoden förutsätter inte att kortskeppningen **de facto** vidarebefordras. Den konkreta merfrakten utgör en skild skadepost.

I Sterns, Ltd. v. Salterns, Ltd. [231] gällde det avtal om konsekutiva resor och om lumpsumfrakt. Beräknandet av fraktnedsättningen

---

[229] Se om **common law abatement** och SGA sect. 53 Atiyah (Sale) s. 366 ff., Benjamin's § 1377 och Rose s. 33 f. Prisnedsättning kan tydligen enligt amerikansk rätt komma i fråga inom ramen för reglerna om **mistake**. En köpare som misstagit sig om arealen vid fastighetsköp är berättigad till "pro rata restitution of the purchase price for any missing acres" förutsatt att avtalet har ingåtts på en "per acre"-basis. Se Calamari & Perillo s. 304 f. Prisnedsättning kan i amerikansk rätt aktualiseras även i form av jämkning av avtalet, se idem s. 324.

[230] Se Didymi Corp. v. Atlantic Lines and Navigation Co. Inc. /1987/ 2 Lloyd's Rep. 166 QB s. 171.

[231] (1922) 12 Ll.L.Rep. 385 KB.

skedde enligt "the difference in the market value of a motor tank vessel as represented by the charterparty at the date thereof and of a motor tank vessel of the capacity of the **Mountjoy**" [232].

I "Tibermede" v. Graham & Co. [233] hade ett fartyg angivits vara av viss dödvikt och kubikkapacitet. Det var fråga om tidsbefraktning. Fartyget var nytt och då det första gången lastades visade det sig att dödvikten var större och kubikkapaciteten mindre än de angivna uppgifterna. Den centrala frågan gällde huruvida befraktaren i sådant fall kunde få ersättning i form av fraktnedsättning eller om han skulle åläggas att bevisa sin skada. KB accepterade det förstnämnda alternativet, varvid Shearman, J. uttalade (s. 251): "It did not matter in the least when they (= befraktaren; förf.anm.) entered into the contract what was the purpose for which they wanted the ship, or what was the cargo they wanted to put in it. They might have wanted to sub-let it. If they had wanted a ship of that capacity they could have got it cheaper". Skadeståndet var "the difference in market value".

Den av de refererade fallen framgående beräkningsmetoden leder till att bortfraktaren har ett ansvar även då den felaktigt angivna lastkapaciteten inte skulle ha direkt betydelse för den avsedda konkreta transporten[234].

---

[232] Se ytterligare A/S D/S Heimdal v. Questier & Co., Ltd. (1949) 82 Ll.L.Rep. 452 KB s. 471 där samma metod användes i ett resebefraktningsfall.

[233] (1921) 7 Ll.L.Rep. 250 KB.

[234] Vid en marginaloption om lastmängden bortfraktaren till godo synes merfrakten beräknas enligt minimikvantiteten, se Greenwich Marine Inc. v. Federal Commerce & Navigation Co. Ltd. (The "Mavro Vetranic") /1985/ 1 Lloyd's Rep. 580 QB. Se vidare om merfrakt Leopold Walford (London) Ltd. v. C. Czarnikow, Ltd. (1924) 19 Ll.L.Rep. 354 KB. Se även Harrison v. Board of Trade (1949) 82 Ll.L.Rep. 730 KB varvid frakten skulle beräknas enligt dödvikten. Kubikkapaciteten var fel angiven. Befraktaren ansågs berättigad till fraktnedsättning. Det var dock närmast fråga om certepartitolkning. Certepartiet innehöll följande klausul: "If the above mentioned deadweight cargo and cubic capacity be not placed at charterer's disposal, lump sum to be reduced pro rata". Se Societa Anonyma Ungherese v. Tyser Line (1902) 8 Com.Cas. 25 QB som också närmast berörde certepartitolkning. Domstolen ansåg befraktaren berättigad till fraktnedsättning oberoende av om befraktaren kunde visa att dödvikten hade relevans för den avsedda resan. Befraktaren hade avtalat om ett fartyg av viss storlek. Jfr Pust v. Dowie (1865) 122 Engl.Rep. (R) 740. Se vidare följande avgöranden om tolkningen av fraktnedsättningsklausuler Hain Steamship Co., Ltd. v. Minister of Food (1949) 82 Ll.L.Rep. 386 CA, Eptanisos v. Ministry of Supply (1941) 69 Ll.L.Rep.

Å andra sidan har man ifrågasatt huruvida bristande lastkapacitet i alla situationer leder till en verklig **pecuniary damage** särskilt då befraktaren kunnat inlasta hela den tilltänkta lastmängden [235]. Att felet skall kunna relateras åtminstone till läget på fraktmarknaden och till möjligheten att befrakta motsvarande fartyg till förmånligare frakt än vad som avtalats framgår därav att sjöovärdigheten som sådan inte berättigar till fraktnedsättning[236].

I amerikansk rätt tycks man däremot beräkna fraktnedsättningen direkt från skillnaden mellan den avtalade och den faktiska lastkapaciteten. Frågan om fartygets marknadsvärde kan uppenbart stöta på problem av den enkla anledningen att jämförelser inte är möjliga [237].

---

43 KB och Vlasov v. Gellatly (1939) 65 Ll.L.Rep. 108 KB. I Oceanic Freighters Corp. v. M.V. Libyaville Rederei und Schiffahrts (The "Libyaville") /1975/ 1 Lloyd's Rep. 537 QB hade parterna i ett tillägg till tidscertepartiet överenskommit om att fraktnedsättningen var 1,5 % om fartygets kapacitet var 16 trailers i stället för 17. Jfr vidare Balcarres Brook S.S. Co., Ltd. v. Grace (1896) 75 F. 1017 5CCA.

Se ytterligare Carver §§ 1718 och 2181, Scrutton s. 77 och s. 402 samt Time Charters s. 46 och s. 55.

235 Jfr Louis Dreyfus & Co. v. Lauro (1938) 60 Ll.L.Rep. 120 KB s. 126 varvid frågan emellertid inte ställdes på sin spets, emedan befraktaren ansågs ha haft rätt att avvisa det befraktade fartyget på grund av bristande lastkapacitet.

236 Se "Snia" Societa di Navigazione Industria e Commercio v. Suzuki & Co. (1924) 29 Com.Cas. 284 CA s. 292 och s. 295.

237 I M.S. Panagiotis Xilas (1975) SMA 1035 ansågs bristande lastkapacitet medföra skadeståndsansvar. Skadeståndet beräknades "by a reduction in charter party hire and not by an alleged loss of freight revenue of shut out cargo". Fraktförlustersättningen uteslöts dock främst på grund av bristfällig bevisning. Se i samma riktning vid felaktigt angiven kubikkapacitet M/V Treasure Island (1983) SMA 1898. I M/V Hiei Maru (1977) SMA 1106 ansågs störningar i användningen av det tidsbefraktade fartygets utrymmen berättiga befraktaren till ersättning för "the value of the space denied to them by the Owners' breach of the aforementioned express warranties and calculated from the value placed upon such space in the governing contract ...". Se vidare Westbury Steamship Corp. - Columbia Steamship Corp., Inc. 1973 AMC 2318 Arb varvid ett tidsbefraktat fartyg hade beskrivits fel så att den faktiska kubikkapaciteten var 4,3 % mindre än den angivna. Fraktnedsättningen beräknades enligt detta procenttal, men det betonades att riktlinjerna var desamma som i engelsk rätt. Något marknadsvärde för motsvarande fartyg kunde inte påträffas. I Steamship Argofax 1962 AMC 2378 Arb beräknades fraktnedsättningen direkt från skillnaden mellan den garanterade och faktiska lastkapaciteten. Jfr Vacarrezza v. 567,000 Gallons of Molasses (1906) 149 F. 792 EDNY och även Overseas Washington (1983) SMA 1801 varvid certepartiet tolkades

Det andra huvudsakliga fraktnedsättningsspörsmålet hänförs till fel fartprestation och bränsleförbrukning. I angloamerikansk rätt råder både osäkerhet om och variationer beträffande hur beräkningen skall vidtas. Certepartiklausulerna kan givetvis ta närmare ställning till beräkningsmetoden, se hänvisningarna i avsnitt 6.7.2. nedan [238].

I princip har man utgått från en motsvarande beräkningsmetod som ovan har ansetts råda i engelsk rätt vid bristande lastkapacitet, men på grund av den pragmatiska orsaken att en sådan värdering ofta inte är möjlig har man accepterat en beräkning på tidsförlust-basis [239]. De övriga problemen ansluter främst till frågorna om väderleksförhållanden och betydelsen av inbesparat bränsle.

> **Davies** [240] har för engelsk rätts del förordat att endast vissa förhållanden, såsom främst av befälet besluten avsiktlig reducerad fart i dimma och i exceptionellt hård sjö för undvikande av skador i fartygsskrovet, ankomst till hamn osv., exkluderas från tidsförlustkalkylen, emedan fartprestationen faktiskt saknar relevans. Davies medger att exakta kalkyler inte är möjliga och att det finns utrymme för en viss skönsmässig värdering. Däremot godkänner han inte en beräkningsmetod varvid endast goda väderleksförhållanden beaktas i tidsförlustberäkningen, se s. 596 f.: "It seems ... that there is a fallacy in this approach, since it does not compensate a charterer properly for the loss of time arising from the breach of contract. Suppose, for example, that the deficiency was due to bottom fouling which occured some time before the vessel was delivered under the charter party; she may have been discharging in the Persian Gulf under the previous charter and collected bottom fouling which took two knots off her speed. If it transpires that the vessel was deficient, vis-a-vis the speed warranty, by two knots, then it must be wrong

---

förhindra fraktnedsättning vid nedsatt dödvikt som uppstått i anledning av kollision. Jfr vidare Grand Navigator (1983) SMA 1853 s. 113.

Se ytterligare Bond Smith (JMLC) s. 313 ff. och Vandeventer s. 813.

238 Se exempelvis den ingående individuella regleringen i Aquarian Navigation Ltd. - Clark Oil & Refining Corp. (1980) SMA 1410.

239 Se Wilford (UNCTAD-SIDA) s. 171. Se även S/T Golar Kansai (1978) SMA 1263 varvid om fraktjustering enligt certepartiet anfördes följande, s. 8: "Hire adjustment does not involve ordinary concepts of damages or mitigation". Se om beräknandet av skadestånd enligt propellerdistanserna Barclay s. 19 f. Jfr Michelet s. 427.

240 Se Davies (Assessment) s. 595 ff.

to apply the deficiency only during good weather periods; after all, the bottom fouling will affect the vessel's speed in bad weather conditions, although there may come a time when the bottom fouling effect becomes irrelevant, or partly so, because of extremely heavy weather which results in a reduction in revolutions so as to prevent damage to the vessel".

Det är osäkert i vilken mån Davies' rekommendation om väderleksförhållandenas betydelse har accepterats i engelsk rätt, men en viss sådan trend kan eventuellt antydas [241]. I amerikansk rätt gäller denna beräkningsmetod inte utan vidare. Det finns belägg för att man anser dåliga väderleksförhållanden påverka fartprestationen på ett så oberäkneligt sätt att dessa perioder inte kan intas i tidsförlustkalkylen. Frågan är dock öppen [242].

Bränsleförbrukningen under den tid som beräknas utgöra tidsförlusten är ersättningsgill. Härom råder ingen oklarhet [243]. Som grund synes man åtminstone i amerikansk skiljemannapraxis ställa certepartiuppgiften utan

---

[241] Se Didymi Corp. v. Atlantic Lines and Navigation Co. Inc. /1987/ 2 Lloyd's Rep. 166 QB. Parterna hade överenskommit om fraktjustering vid under- och överprestation. Av domens motiveringar framgår att man vid beräknandet av ersättningen för tidsförlust skall beakta både goda och dåliga väderleksförhållanden, emedan underprestationen har effekt i vartdera fallet. Dessutom skall ersättning utgå för extra bunkerförbrukning. Det framgår vidare indirekt att fraktraterna har relevans vid avvägningen av ersättningsbeloppet. Se i motsatt riktning Mankabady s. 638. Jfr beträffande fraktjustering i stöd av certepartiet Santiren Shipping Ltd. v. Unimarine S.A. (The "Chrysovalandou Dyo") /1981/ 1 Lloyd's Rep. 159 QB.

[242] Se majoriteten i M/V Gedeh (1982) SMA 1753 som betonade de i texten nämnda aspekterna. Minoriteten ansåg emellertid att NYPE hade brutits genom att man avsiktligt avstått från att använda den maskineffekt som behövdes för uppnående av den avtalade farten. Av denna anledning skulle även de dåliga väderleksförhållandena beaktas i kalkylen. Minoriteten hänvisade inte explicit till utmost despatch- principen. Se vidare M/V Vendelso (1971) SMA 663 varvid dåliga väderleksperioder bortlämnades från kalkyklen. Jfr om exkludering av dåliga väderleksförhållanden Evergreen Marine Corp. v. Worldwide Carriers Ltd. 1971 AMC 200 Can.Ct. Se däremot M.V. Syra (1978) SMA 1278 varvid skiljemännen uttalade följande, s. 11 f.: "While we agree that the warranty relates solely to good weather days, we do not agree that once a deficiency is found, it may only be applied to good weather days. Simple logic dictates that a vessel which is speed deficient in good weather is also deficient in bad weather".

[243] Se Adelfoi Cia. S.A. - Retla Steamship Co. 1972 AMC 1742 Arb och Steamship Seamaid 1967 AMC 1362 Arb.

marginal [244], men å andra sidan har man även beaktat den faktiska medelsnittsförbrukningen per resa [245].

Frågan om beaktande av inbesparingar i bränsleförbrukningen har stor betydelse, emedan redan en mindre nedgång i farten minskar avsevärt på bränsleförbrukningen. Det är uppenbart att inbesparingar i bränsleförbrukningen godtas som avdrag vid tidsförlustberäkningen enligt engelsk rätt åtminstone då anspråket baseras på felreglerna och inte på off hire. Givetvis kan inbesparingen beaktas även vid off hire anspråk om tolkningen av off hire- klausulen berättigar härtill. Det tidigare i viss mån osäkra läget synes ha stadgat sig.

> I Ocean Glory Compania Naviera S.A. v. A/S P.V. Christensen (The "Ioanna") [246] kunde fartyget på grund av beväxning inte uppfölja den fart som hade avtalats. Förbrukningen av dieselolja steg, men däremot uppnåddes inbesparingar i förbrukningen av tjockolja. Tidsbortfraktaren ansåg sig berättigad att räkna inbesparingen till godo vid uppgörelsen mellan parterna. Staughton, J. uttalade att vid tidsbefraktarens skadeståndsanspråk var detta möjligt genom **set off**. Däremot var läget ett annat beträffande tillämpningen av off hire- klausulen, se s. 167: "In that event the common law rules as to damages do not apply and one must go by what the clause says". I fallet ansågs off hire- klausulen tillämplig. Formuleringen "the cost of any extra fuel consumed ... for owners' account" ansågs omfatta både dieselolja och tjockolja. Klausulen tolkades innebära att tidsbortfraktaren hade rätt att vid tillämpningen av klausulen räkna till godo inbesparingen i förbrukningen av tjockolja, se s. 167: "... the net cost of extra fuel and diesel taken together".

Om felet endast berör bränsleförbrukningen beaktas i fraktnedsättningskalkylen endast de perioder varvid överförbrukning förekommit. Tidsbortfraktaren kan därmed inte erhålla kompensation via de goda perioder då underförbrukning har varit ett faktum. Inbesparingar i bränsleförbrukningen beaktas då faktiskt så är fallet. Därmed leder en i

---

244 Se M/V United Bounty (1984) SMA 2040.

245 Se M/V Gedeh (1982) SMA 1753 s. 164.

246 /1985/ 2 Lloyd's rep. 164 QB.

certepartiet för högt angiven siffra inte till att tidsbortfraktaren får räkna sig till godo en marginal utgående från denna uppgift [247].

I amerikansk praxis föreligger det åsikter enligt vilka farten och bränsleförbrukningen uppfattas som självständiga förpliktelser. Detta leder till att inbesparingar i bränsleförbrukningen inte vid fartsvikt räknas tidsbortfraktaren till godo. Det har dock även argumenterats i motsatt riktning och osäkerhet råder om frågan [248].

Beräkningen enligt tidsförlustprincipen kan aktualiseras även i andra sammanhang, exempelvis då fartygets lyftanordningar inte fungerar enligt avtalet. I vissa fall kan tidsbefraktaren föredra att framställa skadeståndsanspråk framom off hire [249].

I engelsk rätt kan man ytterligare notera två schematiska beräkningsmetoder, varvid man ligger inom den erforderliga kausalitetens ram. Det framgick ovan att befraktaren är berättigad till ersättning för merfrakt vid

---

[247] Se London Arb 2/87 LMLN 188/87 varvid man accepterade inbesparingen, emedan anspråket hade formulerats som ett skadeståndsanspråk. Se vidare Davies (Assessment) s. 597 ff. och NSM 1985 s. 5131 f. Se även Arab Maritime Petroleum Co. v. Luxor Trading Corp. (The "Al Bida") /1987/ 1 Lloyd's Rep. 124 CA som endast gällde överförbrukning av bränsle.

[248] Se om de delade meningarna beträffande beaktandet av bränsleinbesparing i M/V Gedeh (1982) SMA 1753. Majoriteten ansåg att denna inbesparing skulle beaktas, men av motiveringarna framgår att i detta fall ansågs metoden berättigad på grund av att nedsatt fart hade orsakats av tidsbortfraktarens beteende, inte av fartygets oförmåga. Minoriteten ansåg inte skäl föreligga att bevilja en sådan kompensation. Se vidare beträffande amerikansk praxis M/V Helindas (1981) SMA 1589 och Olympic Garland (1978) SMA 1209 i vilka bränsleinbesparing inte godkändes som avdrag. Detsamma var fallet i M.V. Syra (1978) SMA 1278, men skiljemännen preciserade sin ståndpunkt genom att konstatera att principiellt kunde inbesparing beaktas om "a speed deficiency is the result of reduced RPM's". Ej heller i S/T Golar Kansai (1978) SMA 1263 godkändes avdraget, emedan en explicit klausul om ett sådant avdrag saknades. Däremot ansågs det motsatta vara fallet i det äldre avgörandet M/V Vendelso (1971) SMA 663. I Northern Clipper 1967 AMC 1557 Arb ansågs det att inbesparing i förbrukningen av tjockolja skulle räknas tidsbortfraktaren till godo vid ersättning för felaktigt angiven förbrukning av lättolja. Se även Benedict s. 1-8 not 17, Sommer s. 82 f. och Time Charters s. 57 och s. 59.

Se om justering på avtalsbasis STB Form kl 9 samt M.T. Northern Star (1980) SMA 1494. Se även Time Charters s. 471 f.

[249] Se Munson S.S. Line v. Miramar S.S. Co. (1908) 166 F. 722 2CCA om den nu avsedda beräkningsmetoden. Jfr M.T. Northern Star (1980) SMA 1494 varvid fel dock inte ansågs föreligga.

täckningsavtal [250]. Det kan emellertid inte i alla situationer förutsättas att avtal om substituttonnage ingås. Detta kan ha olika orsaker: substituttonnage finns inte, kortskeppningen är kvantitativt anspråkslös osv. Även i dessa fall är befraktaren berättigad till fraktnedsättning enligt det tidigare anförda. Kostnader för substitutgods kan dessutom kompenseras enligt en beräkningsmetod som faller inom ramen för Hadley v. Baxendale- principen.

I A/S D/S Heimdal v. Questier & Co., Ltd. [251] hade lastkapaciteten beskrivits fel med 51 ton. Resefrakten var avtalad som lumpsum. Befraktaren ansåg sig ha gått förlustig en vinst på bestämmelseorten varutöver den kortskeppade delen hade förlorat sitt värde i lastningshamnen.

Ersättning för det förlorade värdet på kortskeppningen utdömdes. Befraktaren hade vidtagit åtgärder för att sälja kortskeppningen på lastningsorten utan att lyckas. Härutöver utdömdes fraktnedsättning som beräknades enligt den tidigare nämnda metoden, jfr vid not 231 ovan.

I frågan om förlust av frångången vinst i relation till det bakomliggande individuella köpavtalet tillämpades Hadley v. Baxendaleprincipen. Ersättning kunde inte utdömas. Däremot var befraktaren berättigad att erhålla ersättning beräknad enligt kostnaderna för införskaffande av substitutgods till bestämmelseorten. Marknadsvärdet på bestämmelseorten var avgörande och skulle beräknas enligt tidpunkten då kortskeppningen borde ha anlänt. Från detta marknadsvärde avdrogs kortskeppningens värde på lastningsorten, i detta fall köpeskillingen, frakten, försäkringen och andra kostnader. Till saken hörde att det inte ansågs ha funnits någon skyldighet för befraktaren att vidaretransportera kortskeppningen med substituttonnage.

---

250 Se om merfrakt Greenwich Marine Inc. v. Federal Commerce & Navigation Co. Ltd. (The "Mavro Vetranic") /1985/ 1 Lloyd's Rep. 580 QB, vid hävning Louis Dreyfus & Co. v. Lauro (1938) 60 Ll.L.Rep. 120 KB samt om substitutgods Leopold Walford (London), Ltd. v. Czarnikow (1924) 19 Ll.L.Rep. 354 KB.

251 (1949) 82 Ll.L.Rep. 452 KB. Rubrikreferatet till fallet är onyanserat.

Av Heimdal v. Questier framgår en beräkningsmetod som påminner om ersättningsberäkningen vid godsskada. Ersättningen har en viss schematisk grund. Den baseras på ett slags normalsituation [252].

I tidsbefraktningen påträffas för engelsk rätts del en schematisk lösning som kan anses ge uttryck för en abstrakt beräkningsmetod.

> I Koch Marine Inc. v. d'Amica Societa Di Navigazione A.R.L. (The "Elena D'Amico") [253] hade tidsbortfraktaren underlåtit att utföra reparationer på det tidsbefraktade fartyget samt meddelat tidsbefraktaren att reparationer inte var möjliga att utföra. Tidsbefraktaren ansåg att avtalet hade upphört att gälla. Då skadeståndsanspråk framställdes medgav tidsbortfraktaren sitt ansvar. Tvisten gällde hur skadeståndet skulle beräknas och huruvida tidsbefraktaren var berättigad till att få ersättning för frångången vinst och inte endast fraktskillnaden vid substitutbefraktning. Robert Goff, J. anförde att vid en "premature wrongful repudiation of a time charter by the owners" var tidsbefraktaren berättigad till att som ersättning erhålla skillnaden mellan den avtalade frakten och marknadsfrakten vid befraktning av motsvarande substitut beräknad enligt den kvarstående befraktningsperioden. Man betonade karaktären av normalersättning. Vad gällde befraktarens möjligheter till annan ersättning utgick man från Hadley v. Baxendale. Det anfördes även att man skulle beakta tidsbefraktarens skyldighet att minimera sin skada, i detta fall genom befraktning av substituttonnage som var tillgängligt på marknaden. Denna skyldighet ansågs i skadeståndshänseende fullbordad endast under förutsättning att det fanns en "causative link between the breach of contract and the action or in-

---

[252] Se Ströms Bruk Aktie Bolag v. Hutchinson (1905) 10 Asp.M.C. 138 HL varvid denna beräkningsmetod fastställdes. I Nissho Co. Ltd. v. Livanos (1941) 69 Ll.L.Rep. 125 KB antogs en likadan beräkningsmetod för normalersättningen, men fraktnedsättningsmetoden accepterades inte. I detta fall ansågs resebefraktaren ej heller ha haft möjlighet att befrakta substituttonnage. I amerikansk rätt iakttas tydligen motsvarande beräkningsmetod, se Robinson s. 618 f.

Jfr Scaramanga, Manoussin & Co. v. English & Co. (1895) 1 Com.Cas. 99 QB varvid befraktaren inte tillerkändes ersättning för förlorad vinst som hade uppstått i anledning av kortskeppning. Befraktaren hade inte framställt anspråk enligt substitutgodsmetoden. Jfr å andra sidan Louis Dreyfus Corp. v. 27,946 Long Tons of Corn 1988 AMC 1053 5CCA om täckningsköp vid lastskada. Relevans tillmättes bl.a. det kriteriet att skadorna "were necessarily within the contemplation of contracting parties ... who chartered vessels to grain companies".

[253] /1980/ 1 Lloyd's Rep. 75 QB.

action in question". I det konkreta fallet hade tidsbefraktaren inte vidtagit åtgärder för substitutbefraktning. Detta konstaterades ha skett i tidsbefraktarens intresse. Reaktionen ansågs utgöra ett självständigt ställningstagande från tidsbefraktarens sida med påföljd att ovan nämnda "causative link" saknades. Tidsbefraktaren fick därmed stå risken för följderna. Följaktligen ansågs han inte berättigad till annan ersättning än den ovan nämnda fraktskillnaden. Denna normalersättning var tidsbefraktaren berättigad till även om han inte hade ingått ett substitutavtal [254].

The Elena D'Amico- avgörandet visar att bortfraktaren vid icke-uppfyllelse (**repudiation**) är skyldig att betala ersättning för fraktskillnaden enligt den ovan refererade metoden även om täckningsavtal inte ingås [255].

De schematiska lösningarna följer tre huvudsakliga riktlinjer. För det första används en metod som närmast kan benämnas fraktnedsättning. Beräkningssättet är beroende av ett antal nyanser (fraktnedsättningsmetoden). För det andra kan det vara fråga om att införskaffande av substituttonnage inte faller inom ramen för befraktarens minimeringsskyldighet. Substitutgodsets marknadsvärde på bestämmelseorten räknas med beaktande av vissa avdrag befraktaren till godo. Kausaliteten ger inte upphov till problem, men minimeringsskyldigheten bör beaktas (substitutgodsmetoden). För det tredje tillämpas en beräkningsmetod som närmast påminner om den i KöpL 69 § noterade abstrakta beräkningen av prisskillnaden vid hävning av köpavtalet. Metoden har accepterats beträffande både rese- och tidsbefraktning [256]. Kausaliteten och minimeringsskyldigheten har relevans endast med hänsyn till individuella förluster (den abstrakta beräkningsmetoden) [257].

---

[254] Se vidare "Snia" Societa de Navigazione Industria e Commercio v. Suzuki Co. (1924) 29 Com.Cas. 284 CA och uttalandet av Bankes, L.J. på s. 292 f. samt av Scrutton, L.J. på s. 295 f. och vidare Goldberg, Ltd. v. Bjornstad & Braekhus (1921) 6 Ll.L.Rep. 73 KB. Se vidare Bond Smith (JMLC) s. 314 f.

[255] Se Scrutton s. 347 och s. 401. Jfr vidare European Shipping Co., Ltd. v. Anglo Russian Grumont Co., Ltd. (1928) 30 Ll.L.Rep. 337 KB.

[256] Se Scrutton s. 401 f.

[257] Jfr ytterligare Scrutton s. 397. Normalersättningsregler förekommer även i samband med godsskador och dröjsmål med godsets utlämnande, se Carver §§ 2183-2194.

Tidsbefraktaren har möjlighet att i vissa fall framställa anspråk på off hire på grund av fel. Detta kan aktualiseras exempelvis med hänsyn till fartygets fart, se närmare avsnitt 6.7.4.5. nedan. Utgående från att även fraktnedsättning anses utgöra en form av skadestånd kan off hire- möjligheten vara av central betydelse för befraktaren, emedan det förstnämnda alternativet kan vara uteslutet i anledning av en friskrivningsklausul. Off hire aktualiseras praktiskt taget endast i stöd av den exakta ordalydelsen i certepartiet. Så kan vara fallet exempelvis om fartsvikten uppstått på grund av beväxning, som kan beskrivas som "accident". I detta sammanhang kan relationen mellan skadestånd och off hire inte behandlas närmare, se avsnitt 7.3.2. nedan [258].

e. Skadeståndsansvarets utformning de lege ferenda

I det nordiska sjörättsliga lagberedningsarbetet bibehåller man den i skandinavisk rätt uppenbart gällande uppfattningen att bortfraktaren är skadeståndsansvarig vid fel i en garanterad egenskap då fel förelåg vid fraktslutet. I annat fall baseras ansvaret på culpa. Det är i så fall av vikt att utreda vad garanti och culpa närmare innebär. I finsk rätt är man eventuellt mera reserverad beträffande garantins räckvidd än i de andra nordiska länderna.

I KöpL tillämpas andra premisser. I FN-konventionen är utgångspunkten säljarens kontrollansvar och någon KöpL motsvarande ansvarsgradering enligt förlusttypen görs inte [259].

---

[258] Se Santa Martha Baay Scheepvaart and Handelsmaatschappij N.V. v. Scanbulk A/S (The "Rijn") /1981/ 2 Lloyd's Rep. 267 QB som visar att fartreduktionen inte leder till off hire om den fastställs bero av tidsbefraktarens kommersiella befogenheter. I Cosmos Bulk Transport Inc. v. China National Foreign Trade Transportation Corp. (The "Apollonius") /1978/ 1 Lloyd's Rep. 53 QB behandlades betydelsen av friskrivningsklausulen i Baltime som **obiter dictum**. Tidsbefraktaren ansågs i stöd av off hire- klausulen kunna räkna sig till godo en tidsförlust som orsakats av fartygets felbeskrivning. Maskinbefälets felaktiga beteende med hänsyn till utmost despatch- klausulen ansågs falla under friskrivningsklausulen. I Tynedale Steam Shipping Co. v. Anglo-Soviet Shipping Co. (1936) 54 Ll.L.Rep. 341 CA hade fartygets lyftanordning skadats under resan. Tidsbefraktaren var berättigad till off hire, men inte till ersättning för uppkomna kostnader i anledning av förhyrning av lyftanordningar. Det var inte fråga om en **continuous warranty**. Se vidare distinktionen hos Besman (Lloyd's 1980) s. 11 samt även Davies (Assessment) s. 595, Packard s. 15 och s. 74 f., Time Charters s. 256 och s. 263 samt Benedict s. 1-6 f.

[259] Se FN-konventionen art. 45 (1) (b) och 74-77.

Det är ifrågasatt om man kan förvänta sig en KöpL och NKöpL motsvarande rättsutveckling på befraktningsrättens område [260]. Skadeståndsansvaret i dessa lagar har utformats av närmast pragmatiska hänsyn då man i motiven anför att regleringen har beaktat de friskrivningsklausuler som är vanliga vid köp [261]. I köp förekommande friskrivningsklausuler påträffas inte i standardcertepartier.

Såsom i avsnitt 6.2.5.1.a. ovan har framgått ger skadeståndsregleringen i KöpL upphov till ett antal olika avvägningar. Man inser att så talrika moment i viss mån åsidosätter förutsebarheten. I köprätten kan uppbyggnaden uppenbart motiveras med att köpets karaktär i konkreta fall kan förete avsevärda variationer, varvid reglernas elasticitet och det individuella rättsskyddsbehovet accentueras [262]. För befraktningsavtal kan något andra hänsyn omfattas.

Om man i befraktningsförhållanden accepterar en lika omfattande räckvidd för garantin som framgår av köplagsmotiven är det uppenbart att bortfaktaren egentligen har strikt ansvar vid alla fel i fartygets särskilda egenskaper. Den relevansbedömning som berör fartygets särskilda egenskaper har dock för de passiva kausalnormernas del ansetts vara ihopkopplad med en culpabedömning (kvalificerad culpa) hänförlig till avtals-

---

[260] Jfr Taxells uttalanden om KöpL:s inflytande på andra avtalstyper, se Taxell (TfR) s. 357: "Trots att de motiv som redovisas för i KöpLFörsl inte nämnvärt utformats med anknytning till allmänna avtals- och obligationsrättsliga frågeställningar kan man likväl anse dem ha räckvidd utanför köprätten. Reflexverkningar kommer uppenbarligen att inträda". Taxell fortsätter beträffande ny lagstiftning för speciella avtalstyper att "Närmast kan det bli fråga om att ersätta eller komplettera det nuvarande presumtionsansvaret med ett kontrollansvar. Också det strikta ansvaret kan tänkas bli påverkat i den riktningen att befrielsegrunderna utvidgas från nuvarande extraordinära hinder". Se vidare Jørgensen s. 72. Jfr Reg.prop. 93/86 s. 13.

[261] Se Reg.prop. 93/86 s. 14 och Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 36.

[262] Se dock Christensen om ändamålet med köprättslig påföljdsreglering s. 34: "Det köprättsliga påföljdssystemet är avsett att i så hög grad som möjligt handhas av parterna själva. Parterna skall - utan att behöva vända sig till domstol - själva kunna lösa uppkomna intressekonflikter i enlighet med köplagens regler. Reglerna bör därför vara **lätta att tillämpa för parterna själva**. De bör vara så utformade att man i möjligaste mån undviker tvister om huruvida en viss regel är tillämplig eller ej, **dels** därför att sådan oenighet försvårar en uppgörelse i godo, **dels** därför att en felbedömning av rättsläget kan föranleda part att agera på ett sätt som medför betydande skada för honom själv". En jämförelse mellan hävningspåföljden i ekonomiskt perspektiv och skadestånd ger den förstnämnda fördelen att behov av att visa skadan och dess omfattning saknas, se eadem s. 43 f. Jfr Bengtsson s. 169 och s. 171 ff.

slutet. Detta utgör ett undantag, men frågan kan preciseras så att man har att göra med relevansbedömningen inte med förutsättningarna för endast en särskild påföljd [263]. Man skulle befinna sig nästan helt inom det strikta ansvarets räjong via garantikonstruktionen. Den KöpL motsvarande graderingen enligt förlusttypen förlorar sin relevans. Garantiansvaret förenas ej heller med särskilda normativa befrielsegrunder. Man är tvungen att hitta andra kanaler för nödvändiga begränsningar i ansvarets utformning. Det är dock osäkert hur omfattande garantins räckvidd är i befraktningsrätten.

Man kan fråga sig om inte riskplaceringen i skadeståndshänseende borde ske utan att man utgår från en garantikonstruktion. I stället kan man beakta andra hänsyn vad gäller det automatiska skadeståndsansvarets inträde. Härvid kan de argument som framförts till förmån för strikt ansvar anses vara av betydelse. Ansvaret kunde sammanbindas med företagsverksamhet och det faktum att avtalet är ett led i denna verksamhet, med sakkunskap på området och andra liknande omständigheter. Ett "automatiskt" skadeståndsansvar vid fel är förenligt med företagsrisker och expertis. Befraktningsavtal ingås endast inom ramen för företagslivet. Det automatiska ansvaret är i så fall motiverat trots att man avviker från en tämligen hävdvunnen syn på garantikonstruktionens uppgift. Vid den förordade lösningen undviker man det på många sätt överflödiga mellanledet med garanti. Även terminologiska svårigheter och härtill anknutna historiska belastningar undviks. En fiktiv användning av garantikonstruktionen behövs inte. Antydanden om fiktioner finns genom att enuntiationers rättsverkan jämställs med garantins och genom att avtalsföremålets kärnegenskaper innebär en garanti oberoende av hur relevansen har uppstått [264].

I jämförelse med ett culpa-ansvar kan vissa argument anföras till stöd för det automatiska ansvaret. Den avtalsbrytande parten som idkar före-

---

[263] Jfr Hellners systematik, se Hellner II s. 263 ff. och s. 313 ff. Se avsnitt 4.2.1.3.b. ovan varvid det uttrycktes att skadeståndsansvarets inträde genom garanti samtidigt visar att den garanterade uppgiften har varit relevant. Se vidare härom Krüger (Transportomlegning) s. 5 ff.

[264] Se om enuntiationer exempelvis Rodhe s. 226 f. Se Sundberg s. 135 ff. och s. 221 f. om kärnegenskaper. Jfr Taxell s. 106, s. 309 och s. 314 f. där han tar avstånd från garantifiktioner. Jfr vidare Hellner II s. 314 f. samt anmärkningen om fingerade garantier. Ytterligare kan anföras att i Palmgren & Olsson s. 119 f. betonas det strikta skadeståndsansvaret i kontraktsförhållanden: "Det är i allmänhet tillräckligt om man kan fastslå, att gäldenären utfäst sig att fullgöra en viss prestation, men icke i rätt tid eller på rätt sätt fullgjort den". Force majeure accepteras dock som befrielsegrund. Det preciseras inte vad man avsett med gäldenärens utfästelse.

tagsverksamhet och företräder sakkunskap står närmare att bära risken och skadan än motparten [265]. Det skall därmed finnas särskilda motskäl för att ansvar inte uppstår [266]. Förutsebarheten är som utgångspunkt god. Möjligheten till culpafiktioner utesluts. Frågan om kretsen av de självständiga medhjälpare bortfraktaren svarar för ger inte upphov till likadana avvägningar som vid en culpabedömning. Muncaster Castle- fallen har inte varit problemfria i sjörätten [267].

Culparegeln har vissa fördelar, såsom dess elasticitet i enskilda konkreta fall, men av tidigare anförda skäl behöver denna aspekt inte accentueras i befraktningsförhållanden [268].

Utgående från hävningens tidigare nämnda subsidiära karaktär och med beaktande av att man förordat en intresseavvägning vid konkretiseringen av hävningspåföljdens väsentlighetsrekvisit är det automatiska skadeståndsansvaret följdriktigt härmed. Påföljdshelheten är av betydelse vid väsentlighetsbedömningen. Befraktarens intressen kan tänkas bli

---

[265] Se Gade & Woxholth s. 130 där riskhänsyn framförs till stöd för strikt ansvar som bygger på garantikonstruktionen.

[266] Jfr Hellner (TfR 1966) s. 324 ff. där han beträffande säljarens ersättningsansvar för prisskillnad vid hävning riktar kritik mot skilda ansvarsgrunder vid leverans och speciesköp. Hellner förordar strikt ansvar. Riskfördelningssynpunkterna accentueras särskilt. Se **de lege ferenda**- synpunkter av Augdahl s. 221 ff. Augdahl vill inte motivera det strikta ansvaret med omsättningens säkerhet.

[267] Se om ansvarets räckvidd Riverstone Meat v. Lancashire Shipping (The "Muncaster Castle") /1961/ 1 Lloyd's Rep. 57 HL samt motsvarande problemställningar i nordisk rätt ND 1979.383 (FHD), varvid HD inte beviljade fullföljdstillstånd, och ND 1966.45 (SøHa). Se vidare Ferruzzi France S.A. v. Oceania Maritime Inc. (The "Palmea") /1988/ 2 Lloyd's Rep. 261 QB. Jfr Compagnie General Maritime v. Diakan Spirit S.A. (The "Ymnos") /1982/ 2 Lloyd's Rep. 574 QB varvid stabilitetsuppgifterna hade erhållits av varvet. Spörsmålet om ansvar för självständiga medhjälpare var dock inte aktuellt. Jfr effekten av friskrivningsklausuler i nu avsett hänseende Gesellschaft Burgerlichen Rechts v. Stockholms Rederiaktiebolag Svea (The "Brabant") /1965/ 2 Lloyd's Rep. 546 QB. Se vidare om ansvarets räckvidd Riska (Shipowner's) passim, Björkelund (Redarens) passim och Carver § 635. Se NSM 1968 s. 4123 f. om nybyggen och NSM 1981 s. 4770 om ansvar för bunkerleverantören. Jfr Capelle s. 135. Jfr köplagsmotiven Reg.prop. 93/86 s. 75.

[268] Se Taxell (TfR) s. 344 ff. om culparegelns för- och nackdelar samt vidare s. 352 f. Se vidare Christensen s. 62 som anser culparegeln utgöra bufferten mot oskäliga resultat. Hon uttrycker emellertid i not 2 behovet av en ansvarskonstruktion som påminner om KöpL:s rekvisit. Däremot nämns ingenting om kausalitetsreglerna.

tillgodosedda i ekonomiskt hänseende via skadeståndspåföljden utan att hävningsrätt inträder [269].

Ansvarsgrunden kan tänkas ha preventiv effekt, men preventionshänsyn betonas även vid andra former av ansvar. Dessutom har den preventiva effekten ifrågasatts [270].

Skadeståndsansvaret anknyts till tidpunkten för fartygets befraktningsrättsliga avlämnande. Den pragmatiska åsikten är att fartygets avtalsenlighet och dess kommersiella nytta aktualiseras först i det skedet. Även för garantins del har förslag framkastats inom köprätten om att slopa sambandet med köpslutet trots att det inte senare vunnit lagstiftarens godkännande [271]. Den pragmatiska synen har i viss mån slagit igenom i engelsk rättsuppfattning. Sambandet med fraktslutet är ofta helt oförenligt med realiteterna. Vilken tidpunkt för garantin är avgörande om befraktningsavtalet berör ett nybygge på vilket arbete inte ännu påbörjats [272]? Tidpunkten avtalsslutet har motiverats med att avtalsgäldenären inte med skäl kan beräkna verkan av händelser som uppstår därefter. En sådan mo-

---

[269] Se Bengtsson s. 177 som dessutom vid not 58 hävdar att det är lättare att anpassa hävningsregeln efter skadeståndsskyldigheten än omvänt, emedan "en väsentlighetsbedömning i allmänhet ger domstolarna större frihet än skadeståndsregeln, vare sig gäldenärens ansvar är rent strikt eller förutsätter vållande". Se även Grönfors (SvJT 1988) s. 191.

[270] Se om detta Taxell s. 274 ff. Se däremot Christensen s. 30. I princip kunde bortfraktaren vara skyddad genom ansvarsförsäkring. I praktiken erhålls tydligen inte ett sådant skydd på försäkringsmarknaden. Försäkringshänsynen tycks inte spela någon märkbar roll vid **de lege ferenda**- avvägningen. Jfr Reg.prop. 93/86 s. 13 och försäkringshänsynen vid utarbetandet av KöpL 68 §.

[271] Se SOU 1976:66 s. 309 och kritiken av Grauers s. 71. Se vidare Wetterstein (Säljarens) s. 213.

[272] Se om fartbeskrivningens hänförbarhet till fartygets avlämnande Cosmos Bulk Transport, Inc. v. China National Foreign Trade Transportation (The "Apollonius") /1978/ 1 Lloyd's Rep. 53 QB och rekommendationen i Time Charters s. 47. Se om nybyggen Michelet s. 405. Jfr NSM 1973 s. 4354. Jfr ordalydelsen i KöpL 40 § 3 mom. enligt vilken den särskilda utfästelsen avser en vid avtalsslutet förefintlig vara. **E contrario** kunde en särskild utfästelse inte komma i fråga om köpavtalet avser en vara som skall tillverkas. Jfr prisnedsättningsregleringen i FN- konventionen art. 50 som först var avsedd att relateras till avtalsslutet, men ändrades sedan till tidpunkten för varans avlämnande. Orsaken till ändringen var följande, se Honnold sect. 313: "This change avoided constructing a theoretical value for defective goods that might not exist at the time of the contract".

tivering förlorar sin effekt då skadeståndsansvaret förenas med ändamålsenliga befrielsegrunder och andra restriktioner.

Ett automatiskt ansvar vid olika slag av avtalsbrott utan nyanseringsmöjligheter kan leda till oskäliga resultat. Elasticiteten kan tryggas genom befrielsegrunder och kausalitetsregler. Beträffande det förstnämnda alternativet har en rättsutveckling ägt rum via köplagstiftningen. I stället för hinder av force majeure- natur föredrar man att utgå från att ansvar inte uppstår då det är fråga om ett sådant hinder utanför avtalsgäldenärens och hans medhjälpares kontroll som har förhindrat iakttagandet av avtalet. Genom den sistnämnda regleringen uppnås en något bättre smidighet än vid användningen av force majeure- befrielsegrunden [273]. **De lege ferenda** vore köprättens reglering av kontrollansvaret att föredra även i befraktningsförhållanden. Formuleringen visar emellertid i sig själv befrielsegrundens begränsade tillämpningsmöjligheter vid fel. Av köplagsmotiven framgår att givna uppgifter om varan ligger inom säljarens kontrollsfär. I själva verket utesluter FN- konventionen möjligheten att använda befrielsegrunden vid fel i varan. Detsamma gäller bortfraktaren och av honom givna uppgifter om fartygets särskilda egenskaper. Befraktningsavtalens yrkesmannamässighet och parternas principiella möjligheter att styra skadeståndsansvaret genom avtalsklausuler berättigar ett förordande av en begränsad användning av denna befrielsegrund. Certepartistyrning påträffas i dagens läge exempelvis genom förbehåll såsom "not guaranteed" och "due diligence". Mutual exceptions- klausulerna skulle inte spela någon särskild roll i det nu förordade systemet.

Trots att ansvarsgrundens systematiska och principiella utredning har sitt värde kan man fråga sig om det finns någon möjlighet att på en tillämpningsnivå göra en åtskillnad mellan kontrollansvar och en culpa-regel som i många fall dessutom skulle vara förenad med omvänd bevisbörda. Culpabedömningen är på grund av sakkunskap sträng. Å andra sidan medför strävan till klarhet att man hellre accepterar den mera entydiga utgångspunkten automatiskt ansvar jämte den ovan påtalade befrielsegrunden. Dessutom har det framgått att befrielsegrunden vid fel tillämpas mycket restriktivt.

Trots att man utgått från att ansvaret **de lege ferenda** inte behöver baseras på en garantikonstruktion kan man givetvis inte lämna avtalsnormerna obeaktade. Avtalet kan tolkas antingen så att parten givit en garanti som enligt gällande rätt medför strikt skadeståndsansvar eller så att parterna avsett att skadeståndsansvar uppstår om fel förelåg i avtalsföremålet

---

[273] Se närmare om ansvarsgrunden Taxell s. 271 och s. 291 ff. särskilt s. 303 f. om motiveringarna för strikt ansvar vid företagsverksamhet samt idem (TfR) s. 346, s. 350 och s. 352.

vid avtalsslutet [274]. Garantin är en hävdvunnen ordning i befraktningsförhållanden och dess existens kan fastslås i stöd av tolkningsstandarden parternas subjektiva gemensamma avsikt, i stöd av kutym eller i stöd av stadgad uppfattning i rättspraxis och doktrin. Inom ramen för den ovan nämnda lösningsrekommendationen är det dock inte av särskilt intresse att utreda denna fråga varken faktiskt eller fiktivt [275]. Helt betydelselös blir åtskillnaden dock inte. Garantiansvaret är inte förenat med befrielsegrunder [276], men detta förklaras på ett naturligt sätt av att garantin är hänförlig till tiden för avtalsslutet. **De lege ferenda**- lösningen hänförs till fel vid fartygets befraktningsrättsliga avlämnande. I certepartiet kan **warranty**- beskrivningen dock explicit hänvisa till läget vid fartygets befraktningsrättsliga avlämnande [277].

Vid en förenkling av grunden för skadeståndsansvaret undgås dock inte vissa avvägningar. Den ovan förordade befrielsegrunden kan ge upphov härtill. I särfall krävs en culpabedömning. Bortfraktaren kan ha varit culpös i den bemärkelsen att han borde ha insett hindrets uppkomst. Vidare kan han ha försummat att inom skälig tid meddela befraktaren om hindret, varvid han får stå för de skador som kunde ha undvikits om befraktaren hade erhållit meddelandet i tid. I KöpL 40 § beaktas dessa fall, men å andra sidan avviker man inte från stadgade avtalsrättsliga riktlinjer beträffande verkan av insikt om hinder och av försummade meddelanden[278].

Då bortfraktarens kontrollansvar omfattar befraktarens både direkta och indirekta förluster och då befrielsegrunden tillämpas i undantagsfall är det en naturlig följd att begränsningar i skadeståndsansvaret kanaliseras till

---

[274] Jfr Aurejärvi (Luotto) s. 114 och reservationerna mot en diskussion om garantiansvar som viljeförklaring eller som ansvar i stöd av lag.

[275] Se de centrala uttalandena av Taxell s. 314 f. och s. 317 samt Wetterstein (Säljarens) s. 217 ff. Se även Aurejärvi s. 37 ff. Jfr Palaja s. 97 f. Jfr även ND 1961.141 (Norsk skiljedom).

[276] Se Taxell s. 465 och Rodhe s. 548. Jfr ordformuleringen i KöpL 40 § 3 mom. Se dock ett motsatt anförande i ND 1919.273 (NHD) där befrielse från ansvar för garanterad lastkapacitet ansågs möjlig vid "ekstraordinaere omstaendigheter".

[277] Se exempelvis STB Form kl 4 och Time Charters s. 468.

[278] Se om "culpasituationerna" Taxell (TfR) s. 355 f.

kausalitetsreglerna [279]. Man stöter på uppenbara svårigheter att finna en tillräckligt tydlig regelram som skulle utgöra en ändamålsenlig motvikt till den ovan påtalade ansvarsgrunden. Som utgångspunkt kunde man tänka sig en lösning som omfattar de tidigare nämnda adekvans-, förutsebarhets- och normalersättningsprinciperna jämte en skälighetsavvägning, men i ett förutsebarhetsperspektiv leder detta inte särdeles långt. I viss mån kunde man erhålla hjälp av typfall, men inom befraktningsrätten är det ett faktum att en närmare argumentering kring kausalitetsreglerna inte har förts [280].

Bortfraktaren ingår avtal i egenskap av en person som ställer ett fartyg till befraktarens förfogande. Ett befraktningsavtal har i flesta fall en anknytning till ett bakomliggande köpavtal eller åtminstone till ett bakomliggande kommersiellt syfte med transporten eller driften. Trots att avtalets syftemål har betydelse i kausalitetsbedömningen har bortfraktaren inte orsak att hålla sig ajour med sådana externa avtalsförhållanden och övriga kommersiella arrangemang som står bakom befraktningsavtalet. Befraktaren får själv bära risken till vissa delar. Om befraktaren lider "externa" förluster kan man inte betrakta bortfraktaren ha egenskapen av försäkringsgivare även om befraktningsavtalet har brutits och skadeståndsansvar i och för sig föreligger [281]. I denna belysning kan de av **Jantzen** uttalade restriktionerna vara motiverade. Begränsningar i skadeståndets omfattning kan emellertid inte ske på en konkret nivå utan i stället med hjälp av be-

---

[279] Denna "begränsningsmetod" har påtalats i tysk, men särskilt i engelsk rätt. Se Hellner (TfR 1966) s. 291 ff. Jfr Saxén (Adekvans) s. 166: "Ett snävt beräknelighetskriterium är för övrigt icke alltför betänkligt ur den skadelidandes synpunkt. Adekvansfrågorna är nämligen mången gång mindre komplicerade i kontraktsrätten än i utomobligatoriska förhållanden. Genom att avtalet ofta gäller en viss på förhand bestämd prestation är den skada som uppkommer, t.ex. då prestationen uteblivit eller varit felaktig, lättare bedömbar och förutsebar ... Å andra sidan får man lov att konstatera, att skaderisken i avtalsförhållanden ofta är större på grund av den nära kontakten med medkontrahentens person eller egendom".

[280] Se Grönfors (SvJT 1988) s. 196 som framför att de allmänna adekvansreglerna leder till att man närmar sig de specifikt sjörättsliga ansvarsbegränsningsmetoderna.

[281] Hammarskjölds anföranden om fraktförarens ansvar för framförande av godset var konstruerade enligt liknande riktlinjer, men dessa hänfördes inte till kausaliteten. Hammarskjöld ansåg att fraktförarens roll av försäkringsgivare "icke synnerligen väl öfverensstämmer med ett arbetsavtals natur". Typifieringen av fraktavtalet ledde Hammarskjöld till att betona befrielsegrunden "oförutsedda hinder", se Hammarskjöld s. 51 f. Se vidare om en likadan accentuering i engelsk rätt som i texten ovan Carver § 2128. Jfr allmänt Hellner (TfR 1966) s. 341.

dömningsrekvisit. Man kan anse det motiverat att bortfraktaren endast svarar för skador som är normala följder av felet. Både substitutgodsmetoden och den abstrakta beräkningsmetoden vilka har stadgat sig i engelsk rätt utgör tilltalande och något mera konkreta alternativ, givetvis förutsatt att beräkningsmetoderna är tillämpliga i sammanhanget. Fraktnedsättningen betraktas för nordisk rätts del utgöra en särskild påföljd, men även vid denna beräkningsmetod närmar man sig ett slags standardlösning. Kausalitetens gräns uppnås i övrigt om förlusterna i jämförelse med det vanliga läget på marknaden är ovanligt höga eller om ifrågavarande skadetyp i regel inte förekommer på fraktmarknaden. Dessa riktlinjer står långt i samråd med den accentuering av skadeståndets omfattning som har accepterats i fråga om godsskador och dröjsmål med godsets utlämnande. Utanför denna kausalitetsram stående individuella förluster kan vara ersättningsgilla om befraktarens syften har individualiserats i certepartiet eller på något annat relevant sätt.

Å andra sidan kan kausalitetsbegränsningen balanseras genom att för befraktaren inte kan uppställas stränga bevisningskrav vad gäller förlorad marknad. Bevisningen är ofta i praktiken nästan omöjlig att genomföra. Skadeståndets belopp kunde i dessa fall avgöras med hänsyn till en förlorad möjlighet för befraktaren på grund av felet och beräknas enligt vad som vore ett typiskt belopp med beaktande av läget på marknaden. Det är givet att en viss grad av bevisning krävs även i detta sammanhang.

Fel uppkomna efter befraktningsslutet anses **de lege lata** medföra skadeståndsansvar endast vid bortfraktarens culpa som kan aktiveras antingen genom att fel uppstår på grund av culpöst beteende, genom att avhjälpandet orsakar befraktaren skada eller genom att fel inte avhjälps eller inte avhjälps i tid eller genom bristfälligt avhjälpande.

De lege ferenda har det ansetts påkallat att acceptera bortfraktarens kontrollansvar. Felet hänförs till det befraktningsrättsliga avlämnandet. Fel uppkomna därefter kan betraktas på något annat sätt. Bortfraktarens möjligheter att förutse händelser under befraktningsperioden är begränsade. Vid kontrollansvar kunde risk föreligga att avhjälpande av felet inte skulle genomföras lika effektivt som då automatiskt ansvar inte förelåg. Upprätthållandet av fartygets särskilda egenskaper är förenligt med bortfraktarsidans beteende hellre än med ansvar för fakta. Befraktaren kan med skäl förvänta sig att störningar kan uppstå under befraktningsperioden. Denna period är i viss mån parternas gemensamma risk. Argumenteringen leder till att avvägningen skall vara mera tänjbar än då fel förelåg vid avlämnandet. Åtskillnaden kan på en normativ nivå uttryckas så att bortfraktaren har ett culpa-ansvar för efterföljande fel. I detta hänseende avviker man inte från gällande uppfattningar. Däremot är det

ifrågasatt huruvida skäl föreligger att avvika från den ovan nämnda kausalitetsavvägningen trots culpa- regeln [282].

6.2.5.2. Friskrivningsklausulerna

Standardcertepartierna innehåller regelmässigt någon form av friskrivningsklausul. Förbehållen kan vara totala eller partiella, allmänna eller begränsade. De kan tillvarata någondera eller vardera partens intressen [283].

Friskrivningsklausulerna tillmäts relevans i avtalsfrihetens namn. I samband härmed har det framförts att avtalsparten kan teckna lämpliga försäkringar mot riskerna [284]. Denna motivering kan ifrågasättas. Alla risker kan inte försäkras på marknaden. Friskrivningsklausulerna kan ge upphov till allvarliga rubbningar i avtalsbalansen särskilt om vederlaget inte tydligt har avgjorts med beaktande av en sådan klausul. Avtalshelheten är dock av betydelse i sammanhanget [285].

Det finns vissa stadgade tolkningsprinciper som är tillämpliga i fråga om friskrivningsklausuler. Vid oklarheter om inkorporering anses det att överraskande och betungande klausuler kan lämnas obeaktade. Friskrivningsklausulerna tolkas restriktivt. Dessutom kan **contra stipulatorem**-principen ha relevans. Friskrivningsklausulen är utan verkan om avtalsgäldenären har orsakat skada genom eget uppsåt eller grovt vållande. Friskrivningsklausulerna kan jämkas i stöd av AvtL 36 § med hänsyn till klausultyper och med hänsyn till en konkret prövning av klausulens skälighet. Även tvingande lagstiftning har betydelse i sammanhanget, särskilt vad gäller transporträtten [286]. Förhandsstyrning i form av myndighetsö-

---

[282] Jfr beträffande tidsfaktorn i engelsk rätt varvid "the undertaking of seaworthiness" medför strikt ansvar, medan själva sjöresan är förenad med "the duty to take care". Se Scrutton s. 86.

[283] Jfr Klaestad s. 4 beträffande indelningen av friskrivningsklausulerna i befraktningen i skadeklausuler, garantiklausuler, skuldklausuler och ersättningsklausuler.

[284] Se närmare Günther Petersen s. 39 f.

[285] Se Taxell s. 460 och Hellner II s. 334 f. Se även Lindholm s. 441 f.

[286] Se Reg.prop. 8/77 s. 34 ff., Reg.prop. 247/81 s. 15 och SOU 1974:83 s. 174 ff. Se vidare Taxell s. 455 ff., Wilhelmsson s. 97 f., Hellner II s. 333 ff., Günther Petersen passim, särskilt s. 28 ff., s. 76 ff. och s. 189 ff. Se om friskrivningsmöjligheterna vid godstransporter enligt Haag-reglerna Hoppu passim samt om friskrivningsklausuler vid passagerartransporter Sisula-Tulokas s. 265 ff.

vervakning sker i stöd av L om otillbörligt förfarande i näringsverksamhet och KSL.

I befraktningssammanhang kan ovan nämnda riktlinjer inte lämnas obeaktade, men de skall ställas in i den rätta rättsliga miljön. För det första ingår friskrivningsklausulen i regel i standardform i certepartiet. Inkorporeringsspörsmål uppstår inte [287]. För det andra är klausulen ofta känd inom branschen och kan inte betecknas som överraskande. För det tredje är parterna allmänt taget jämställda i avtalsförhandlingarna. Någon initialrubbning förekommer vanligtvis inte [288]. I förhandlingarna gäller det inte endast att utreda befraktningsavtalets rent kommersiella aspekter utan härtill hör även villkors-shopping. Resultatet är ofta en balanserad helhet och inte ett diktat från någondera partens sida. För det fjärde kan de organisationer som har förberett standardavtalet ha beaktat vardera partens intressen (**agreed documents**). Avtalshelheten leder till att friskrivningsklausulen har sin särskilda roll och relevans [289].

I det följande beaktas endast sk. allmänna friskrivningsklausuler och deras betydelse då bortfraktarens skadeståndsansvar i anledning av fel skall avgöras. Härmed avses främst regleringen i **Baltime** och **Gencon**, men motsvarande riktlinjer kan anses gälla andra allmänt formulerade friskrivningsklausuler oberoende av om de är standardiserade eller individuellt utformade [290].

---

[287] I vissa särskilda fall kan läget dock vara ett annat, exempelvis om certepartiet förblir oundertecknat, jfr Steel Enterprises Inc. v. Topsail Marine Inc. 1982 AMC 177 SDTex. I linjetrafiken kan inkorporeringsproblemet aktualiseras, särskilt i dagens läge då transportdokumentet endast hänvisar till rederiets allmänna transportvillkor.

[288] Se särskilt ND 1984.190 (Kristiansand byrett) och ND 1961.127 (Norsk skiljedom). Se även Ramberg (UNCTAD-SIDA) s. 52 och Capelle s. 152. Se UNCTAD s. 68 ff. där det finns en ingående utredning om parternas förhandlingsstyrka.

[289] Se Grönfors (SvJT 1958) s. 525.

[290] Klausulregleringen kan förete variationer. Exempelvis har de särskilda risker som aktualiseras vid off shore- verksamhet givit upphov till en detaljerad reglering. I Supplytime kl 11 (B) och kl 15 (A) ingår en omfattande friskrivning bortfraktaren till godo. Regleringen påminner om de allmänna friskrivningsklausulerna. Se närmare Gade & Woxholth s. 113 ff. och om Supplytime kl 15 (B) s. 115; se vidare s. 145 ff. där en förteckning över olika ansvarsklausuler i off shore- tidscertepartier ingår. Se vidare Gram s. 94 beträffande en annan typ av friskrivningsklausul. Se även Tanker Voyage Charter Party kl 1 (b) som innehåller en "dold" friskrivningsklausul.

I Baltime kl 13 stipuleras: "The Owners only to be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners not to be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including Master, Officers and Crew) whether partial or general". - I andra stycket regleras om tidsbefraktarens ansvar. Se även kl 9 [291].

I Gencon kl 2 ingår följande reglering: "Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers/Charterers or their stevedores or servants) or by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or default of the Owners or their Manager.

And the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever. Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other goods by the inflammable or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused".

Friskrivningsklausulerna av ovan nämnda typ ger upphov till ett antal problemställningar. För det första kan man fråga sig huruvida de över huvud taget tillmäts relevans. För det andra bör man utreda hurudan verkan de tillmäts vid fel i fartygets särskilda egenskaper. För det tredje är klausulernas räckvidd beträffande förlustposterna oklar. För det fjärde har det

---

[291] Jfr Linertime kl 12 och 13 samt NYPE kl 16 och 24. Dessa klausuler är betydligt mera restriktiva än friskrivningsklausulen i Baltime.

tidigare uttalats att fraktnedsättning står nära skadestånd. Frågan är huruvida friskrivningsklausulerna omfattar även fraktnedsättningsfall. För det femte kan tidsfaktorn tänkas ha betydelse. Hur tillämpas dessa klausuler i relation till fel som förelåg vid avtalsslutet och till fel som uppkommit därefter? Särskilt den andra och den femte problemställningen är av intresse i detta sammanhang.

Allmänna friskrivningsklausuler har accepterats i ett antal olikartade sammanhang vad gäller både tids- och resebefraktningen. Friskrivningsklausulen i Baltime har tillmätts betydelse utan att det ens ansetts föreligga orsak till någon särskilt restriktiv tolkning [292]. Även friskrivningsklausulen i Gencon har accepterats förutsatt att tvingande lagstiftning inte ställt hinder i vägen, även om detta inte gäller helt onyanserat [293]. Trots AvtL

---

[292] Se särskilt ND 1961.127 (Norsk skiljedom) varvid resonemangen framgår på ett tydligt sätt trots att kärnfrågan i fallet gällde prioriteringen av två motstridiga klausuler. Jfr ND 1951.589 (SHD). Se ytterligare ND 1957.61 (NHD), ND 1954.235 (Bergen byrett), ND 1951.176 (Bergen byrett) och ND 1962.68 (Norsk skiljedom) s. 86 som gällde Baltime friskrivningsklausulens relation till deviationsansvaret. Jfr i liknande riktning tolkningen av Baltime kl 9 i ND 1978.96 (Norsk skiljedom).

Det är en stadgad uppfattning att Baltime friskrivningsklausulen inom sitt tillämpningsområde jämfört med kl 9 skyddar tidsbortfraktaren mot regressanspråk från tidsbefraktarens sida och berättigar tidsbortfraktaren att regressa mot tidsbefraktaren. För sjöovärdighet har tidsbortfraktaren ansvar vid egen culpa. Se om nu nämnda spörsmål ND 1954.445 (NHD), ND 1952.390 (Hålogaland lagmannsrett) s. 396, ND 1950.45 (Bergen byrett) s. 54, ND 1949.131 (Bergen byrett) s. 137 f. och ND 1978.96 (Norsk skiljedom) s. 101. Se även Rosenmeyer s. 379 ff. och Schlegelberger & Liesecke s. 186. Kl 9 ger ytterligare skydd åt tidsbortfraktaren, se härom Scrutton s. 374 ff. och Time Charters s. 395 ff. Jfr läget i stöd av NYPE ND 1979.364 (Norsk skiljedom) varvid regresskravet från tidsbortfraktarens sida godkändes. Se om dessa regresspörsmål även Stang Lund s. 345 f.

[293] Gencon kl 2 har aktualiserats i samband med lastskador vid lastning/stuvning/lossning vilka funktioner genom FIOS har styrts över på befraktaren. Friskrivningsklausulen har tillmätts verkan i ND 1976.119 (Oslo byrett), ND 1972.413 (Bergen byrett) och ND 1977.182 (SøHa). Jfr dock ND 1974.229 (SøHa). Se i övrigt om FIO Selvig (Det såkalte) s. 176 ff. Jfr ytterligare ND 1955.24 (Oslo byrett) om ansvar för orengjorda lastrum.

Se beträffande äldre rätt och godsskadeansvaret före införandet av tvingande lagstiftning ND 1916.458 (SHD), ND 1929.401 (NHD) och ett likadant fall ND 1911.337 (NHD), ND 1917.74 (NHD), ND 1916.43 (NHD), ND 1915.161 (NHD), ND 1909.236 (DHD), ND 1906.369 (DHD), ND 1915.273 (SøHa) och ND 1908.173 (SøHa).

Gencon kl 2 ger inte resebortfraktaren skydd om denne regressvägen skall kräva tillbaka av resebefraktaren det som åt konossementsinnehavaren har erlagts vid godsskada, se ND 1961.325 (NHD). Denna ståndpunkt har att göra med den restriktiva tolk-

36 § kan man med beaktande av det tidigare anförda knappast anse att de nu nämnda utgångspunkterna har blivit åsidosatta [294]. Att friskrivningsklausulerna dock ibland har gått för långt noteras av införandet av tvingande lagstiftning i godsskadefall och vid dröjsmål med godsets utlämnande. Denna lagstiftning härleds i första hand från den brist på avtalsbalans som ofta råder i förhandlingsskedet vid styckegodstransporter och därav kan inte dras mera allmänna slutsatser om friskrivningsklausulernas acceptabilitet [295].

De allmänna friskrivningsklausulerna skall dock utsättas för en närmare penetrering vad gäller deras verkan vid fel i fartygets särskilda egenskaper.

Det finns äldre belägg för att en allmän friskrivningsklausul inte tillmäts relevans om godsskada har orsakats av fartygets bristande sjövärdighet vid resans början.

> I ND 1929.401 (NHD) hade lasten skadats under resan på grund av fartygets bristande sjövärdighet vid resans början. Som utgångspunkt ansågs bortfraktaren vara ansvarig i stöd av då gällande NSjöL 142 §. I konossementet ingick dock följande friskrivningsklausul: "Selskapet skal vaere fritatt for ... og ikke ansvarlig for skade og tap ved kollisjon, strandning og hvilkensomhelst andre ulykker selv om derved forvoldte skader eller tap kan tilskrives en uriktig handling, feil, forsømmelse eller misopfatning fra losens, førerens, besetningens eller andre i selskapets tjeneste vaerende folks side". Friskrivningsklausulen lämnades obeaktad. I NHD uttalades bl.a. följande (s. 405): "Klausulen nevner ikke usjødyktig-

---

ningen av klausulen. Se dock kritiken av Stang Lund s. 343 ff. mot en sådan generalisering.

Se ytterligare Falkanger (UNCTAD-SIDA) s. 108 f., Jantzen s. 215 ff. och Günther Petersen s. 30 f. och s. 141 samt äldre synpunkter Klaestad s. 8 ff och s. 50 ff. Se vidare Carver §§ 633-635, Capelle s. 149, Puchta s. 69 ff. och Schlegelberger & Liesecke s. 204.

294 Se avsnitt 6.1.1. ovan. Jfr om styrningen i relation till transport- och befraktningsavtal Krüger (Transportomlegning) s. 606 som diskuterar tillämpligheten av den engelska företeelsen **fundamental breach** i skandinavisk rätt. Se beträffande tysk rätt Capelle s. 145 ff. och s. 152 f. om de allmänna reglerna kring friskrivningsklausulernas giltighet samt även Puchta s. 67 f., Schaps & Abraham s. 475, Schlegelberger & Liesecke s. 216. Jfr vidare Pappenheim s. 147 ff. Jfr BGB § 637 om **Werkvertrag**. I dagens läge styrs standardvillkoren av AGBG.

295 Jfr Günther Petersen s. 75 ff.

het. Man må i overensstemmelse med rettspraksis gå ut fra at visstnok er det efter norsk rett ikke nogen lovmessig hindring mot at en reder fraskriver sig ansvar efter sjøfartslovens § 142 for usjødyktighet (jeg bortser fra tillfelle av rederiets egne rettsbrudd). Men det er på det rene at en sådan fraskrivelse må vaere gitt helt klart uttrykk, så det ikke kan vaere tale om tvil angående ansvarsfraskrivelsens rekkevidde. Jeg anser det ikke synderlig tvilsomt at den klausul som vi her har a gjøre med ikke omfatter usjødyktighet ved reisens begynnelse (sjøfartslovens § 142, 2 ledd) forsåvidt den kunde opdages. Det har i og for sig formodningen imot sig at kontrahentene har villet innlate sig på et sådant kontraktsvilkår, som bryter med et av sjørettens hovedprinsiper" [296].

Det är givet att man numera i motsvarande fall bör beakta den tvingande lagstiftningens betydelse. Dessutom kan friskrivningsklausulen innehålla en explicit beskrivning av sjöovärdighetsansvaret. Avgörandets betydelse går dock längre än detta. Trots att friskrivningsklausulen i princip kan tillmätas verkan kan "sjörättens huvudprinciper" inte åsidosättas på annat sätt än i stöd av en tillräckligt tydlig formulering. Frågan är huruvida en motsvarande konstellation eventuellt kommer i fråga beträffande beskrivningen av fartygets särskilda egenskaper. Åsidosättandet av en allmän friskrivningsklausul med hänvisning till "sjörättens huvudprinciper" påminner om **overriding breach**- institutet i engelsk rätt.

I ND 1952.37 (Frostating lagmannsrett) var det fråga om tillämpningen av Gencon 2. Befraktaren hade haft bogserings- och omlastningskostnader. Klausulen ansågs omfatta sjöovärdighet i anledning av manskapets culpa. Klausulen tillmättes verkan. Något åsidosättande av friskrivningsklausulen med hänvisning till ND 1929.401 kom inte i fråga.

I nordisk rätt betonas vidare, och följdriktigt med det nu anförda, att fel i en garanterad eller tillförsäkrad egenskap medför strikt skadeståndsansvar oberoende av en ovan avsedd allmän friskrivningsklausul. Friskrivningsklausulen ger inte skydd mot preciserade kontraktsvillkor[297].

---

[296] Se även ND 1929.V ff. Samma tolkningsprincip tillämpades i ND 1911.337 (NHD) som gällde en negligence- klausul. Se vidare i samma riktning ND 1916.458 (SHD) och ND 1905.277 (SøHa). Jfr ND 1922.395 (Vestre Landsret).

[297] Se ND 1967.335 (Svensk skiljedom) varvid varvet inte kunde anlita en allmän friskrivningsklausul gentemot avtalsparten rederiet, emedan man hade brutit mot ett preciserat villkor om vakthållning. Fartyget hade skadats vid en eldsvåda. Se vidare

I ND 1975.211 (Norsk skiljedom) hade en bogserbåt i Baltime beskrivits så att dess bogseringsutrustning tålde 14 tons belastning ("safe working load"). Detta tolkades av skiljemännen omfatta även bogserkroken. SWL ansågs hänvisa till myndigheternas krav. Vid bogsering av tidsbefraktarens pråm höll kroken inte med påföljd att prämen grundstötte och skadades. Tidsbefraktaren krävde ersättning för tidsförlust, prämens reparationskostnader, dess värdeminskning och diverse utlägg i anledning av skadan på prämen. I kraven ingick även en off hire- reglering. Den ovan nämnda beskrivningen ansågs utgöra en "garantiforpliktelse". I det konkreta fallet förelåg inte något fel i den garanterade egenskapen. Av motiven framgår dock hur friskrivningsklausulen tolkades (s. 221): "Det bemerkes i den forbindelse at befrakteren ikke kan gjøre gjeldende erstatningsansvar for navigasjonsfeil, og forøvrig heller ikke for oppståtte havarier i havaritiden med mindre disse skyldes brudd på garantiforpliktelser".

Den ovan refererade motiveringen kan tolkas så att vid fel i fartygets garanterade egenskaper skyddar den allmänna friskrivningsklausulen inte tidsbortfraktaren. Det har mera allmänt givits uttryck för en sådan princip[298]. Garanterade egenskaper (egenskapsbeskrivningen) anses reflektera parternas gemensamma avsikt om att man har att göra med centrala upp-

---

Falkanger (Konsekutive) s. 51 not 14, Jantzen s. 218 och Klaestad s. 55 f. och s. 75 f. Se även Günther Petersen s. 139 ff. om tolkningen av allmänna friskrivningsklausuler. Se motsvarande i tysk rätt Capelle s. 146 f. och s. 150, Schaps & Abraham s. 500 f. och Schlegelberger & Liesecke s. 216. Jfr Pappenheim s. 148 f. Jfr ND 1961.325 (NHD).

[298] Se Gram s. 51 f., s. 205 ff., särskilt s. 212 f.: "Punktene i beskrivningen av skibet blir ikke bare forutsetninger, som kan få betydning for hevningsretten og gi grunnlag for krav om fraktreduksjon; svikter disse løfter, blir bortfrakteren erstatningsansvarlig, selv om det ikke foreligger skyld på hans side... På et slikt ansvar får en ansvarsfriskrivelse ingen innflytelse". Se vidare Michelet s. 405. Se om Baltime Rosenmeyer s. 319 f. som ävenså anser att "garantin" fråntar verkan av friskrivningsklausulen, jfr s. 379 f. Jfr ND 1958.8 (Norsk skiljedom) s. 29 f.

Se beträffande motsvarande riktlinjer i köprätten KöpL 19 § om klausulen "i befintligt skick". Klausulen åsidosätter inte verkan av preciserade avtalsklausuler. Stadgandet är endast en tolkningsregel och utgör enligt förarbetena, se Reg.prop. 93/86 s. 60, "inte något hinder för att parterna avtalar om villkor som till sitt innehåll är precisa och som utesluter eller begränsar säljarens ansvar för fel i något avseende". Jfr UCC 2-316 (3) (a).

gifter i avtalsrelationen. Det är dock endast fråga om en tolkningsprincip som kan åsidosättas med tillräckligt tydliga friskrivningsklausuler [299].

Då man beträffande grunden för skadeståndsansvaret **de lege ferenda** har förordat att uttrycket "garanti" som ett onödigt mellanled inte borde användas kan man ko-ordinera det ovan sagda genom att förorda att allmänna friskrivningsklausuler inte åsidosätter ansvar för fel i fartygets särskilda egenskaper. Därmed tillmäts den bakomliggande relevansbedömningen avgörande betydelse även i detta sammanhang.

Ett annat spörsmål är vilka förlustposter de allmänna friskrivningsklausulerna omfattar. Särskilt ordalydelsen i Gencon kl 2 och klausulhelheten antyder att man inte har avsett andra skador än godsskador och skador uppkomna på grund av dröjsmål med godsets utlämnande. Ett likadant problem uppstår beträffande Baltime kl 13.

> I ND 1954.736 (Gulating lagmannsrett) och i underrättsavgörandet ND 1951.322 (Bergen byrett) var det fråga om felaktiga konossementsuppgifter. För befrielse från ansvar hänvisade bortfraktaren bl.a. till Gencon kl 2. Underrätten ansåg att det inte var fråga om "loss of goods". Detta ställningstagande berörde emellertid endast friskrivningsklausulens första stycke. Ingenting nämndes om andra stycket. I följande instans preciserade bortfraktaren frågan så att befrielse från ansvar kunde ske i stöd av klausulens andra stycke. Befraktaren ansåg att klausulen inte över huvud taget var tillämplig på konossementsansvaret. Parterna var eniga om att första stycket endast berörde transportansvaret. Lagmannsretten tog emellertid inte ställning till tolkningen av andra stycket. Bortfraktaren frikändes från ansvar i stöd av de regler som direkt berörde konossementsansvaret.
>
> I ND 1952.37 (Frostating lagmannsrett) hade fartyget fått läckage under lastningen och bogserades på befraktarens initiativ och bekostnad till en annan hamn för lossning. Befraktaren krävde ersättning för bogserings- och omlastningskostnaderna. Det var fråga om Gencon. Lagmannsretten ansåg att bortfraktaren inte bevisat från-

---

[299] Se ovan refererade ND 1929.401 och ND 1952.37. Jfr Klaestad s. 55 f., s. 69 ff. och s. 75 f. som tar ställning för nu nämnda riktlinje beträffande bortfraktarens möjligheter att friskriva sig från ansvar för godsskada vid bristande sjövärdighet vid resans början. Se allmänt om tolkningsprincipen Günther Petersen s. 77 f. och s. 139 ff. I fartygslega förekommer preciserade friskrivningsklausuler, se Barecon A kl 1, raderna 9-19. I finsk skiljedom 1984 Enso-Gutzeit Oy/ Rederiaktiebolaget Sally (opublicerad) tillmättes denna klausul verkan, se domen s. 72.

varo av culpa. Ansvarets inträde var beroende av friskrivningsklausulens närmare tolkning. Befraktaren hävdade att klausulen endast omfattade godsskador och skador på grund av dröjsmål med godsets utlämnande. Bortfraktaren ansåg klausulen omfatta alla förluster ("tap"). Domstolen ansåg inget särskilt samband föreligga mellan första och andra stycket. Första stycket gav uttryck för fall då bortfraktaren var ansvarig, medan andra stycket omfattade fall då ansvar inte uppstod. Domstolen tillade (s. 42): "Efter sin ordlyd må klausulens annet ledd antas å omfatte også det i saken omhandlede tap". I övrigt ansågs hinder inte föreligga för att tillämpa klausulen.

Det finns ställningstaganden för att alla förlustposter faller under de allmänna friskrivningsklausulerna, men rättsläget är osäkert [300]. Vid accepterandet av det först sagda står man i direkt konflikt med rättsläget i engelsk rätt, se nedan.

Friskrivningsklausulens verkan med hänsyn till fraktnedsättningspåföljden har berörts i avsnitt 6.2.3. ovan.

Den ovan uttalade tolkningsprincipen är anknuten till garanti som hänförs till fraktslutet. Om fel uppstår därefter (efterföljande fel) frågar man sig om tolkningsprincipen fortsättningsvis gäller oförändrad.

---

[300] Se Dybwads kommentarer till det först refererade avgörandet i ND 1951.XIX f. och ND 1954.XIV varvid han anser andra stycket omfatta konossementsansvaret. Se dock ND 1951.443 (Oslo byrett) varvid det uttalades att konossementsansvaret inte omfattades av Gencon kl 2. Jfr ND 1945.317 (Oslo byrett). Se vidare ND 1954.445 (NHD) och underrättens avgörande ND 1950.45 (Bergen byrett). I ND 1937.257 (So/Ha) hänvisar domsreferatet till Gencon "Klausul 2 andet led". I domstolens motiveringar hänvisas endast till Gencon "Punkt 2". Ställning togs endast till begreppet "Ladning" och av avgörandet kan inte dras slutsatser beträffande den nu aktuella problemställningen. I ND 1978.96 (Norsk skiljedom) ansågs tidsbortfraktaren i stöd av Baltime kl 9 berättigad att regressa mot tidsbefraktaren i anledning av rättegångskostnader som hade uppstått i en process där tidsbortfraktaren hade ålagts att betala ersättning för lastskada åt lastintressenten. Gram antyder att Baltime kl 13 omfattar alla typer av skador, se s. 206. Se vidare Falkanger & Bull s. 207. Se även Puchta s. 69 ff. som behandlar Gencon kl 2 i detalj, men utgående från godsskadeansvaret. Jfr Schlegelberger & Liesecke s. 186.

I standardavtal inom köprätten föreligger vanligen en annan konstellation. Friskrivningsklausulerna omfattar i regel indirekta förluster. Det anses inte finnas lika starka behov av att frånkänna sådana friskrivningsklausuler verkan som då ansvar för direkta ("närstående") skador har uteslutits. Se det norska förslaget i NUKöpL 71 § 2 st. och s. 359 f. samt även Lindholm s. 443f., Routamo (Säljarens) s. 214 och Hellner II s. 334. Se däremot om klausulregleringen i linjekonossement Visconbill kl 5 (a) samt Gram s. 126.

Om störningen inte har samband med efterföljande fel utan med bortfraktarsidans beteende, såsom om farten inte upprätthålls trots möjligheter härtill eller om den förefintliga lastkapaciteten inte används effektivt, har det anförts att det inte föreligger hinder för att tillämpa den allmänna friskrivningsklausulen [301].

Ansvaret för fel uppkomna efter fraktslutet är som utgångspunkt beroende av culpa. Detta kan framgå på olika sätt. För det första kan culpöst beteende ge upphov till fel i fartyget, exempelvis då besättningen behandlar lyftanordningarna så felaktigt att de förlorar sin funktionsduglighet. För det andra kan avhjälpandet ske så försumligt att befraktaren i samband därmed lider sakskada. För det tredje kan culpa förekomma i den formen att bortfraktaren helt underlåter att avhjälpa felet eller att han underlåter att avhjälpa felet inom skälig tid eller att han avhjälper felet på ett bristfälligt sätt. Avgöranden beträffande vissa andra avtalstyper ger belägg för att åtminstone den tredje typen av culpöst beteende inte omfattas av en allmän friskrivningsklausul [302]. Skadeståndsgrunden är i

---

[301] Detta konstateras explicit i ND 1954.303 (Norsk skiljedom) beträffande Baltime kl 13, se s. 310: "I den utstrekning det hevdes at de dårlige inntagender skyldes feil begått av kaptein og mannskap kan kravet ikke godkjennes i henhold till certepartiets kl 9 og 13". Se Gram s. 212 f. om motsvarande synpunkt beträffande Gencon kl 2. Jfr dock ND 1929.401 (NHD).

[302] I HD 1945 II 208 var det fråga om ett hyresavtal. Avgörandet reflekterar givetvis inte gällande rättsläge i hyresrätten, men den nu aktuella problematiken synes framgå därav. I hyresavtalet ingick bl.a. villkor om att bristfälligheter och fel som uppstod i lägenheten inte berättigade hyresgästen till hyresnedsättning, skadestånd eller uppsägning samt att hyresgästen ej heller var berättigad till ersättning eller hyresnedsättning för den tid, under vilken lägenheten vidlådande fel avhjälptes. Vid ett bombanfall 1944 söndrades de flesta fönsterrutorna i lägenheten och mellanväggar skadades. Hyresgästen vägrade att betala hyran efter en viss tid. RR vars avgörande HovR och HD fastställde ansåg friskrivningsklausulen giltig och ålade hyresgästen att betala den avtalade hyran. I motiveringarna uttalades att friskrivningsklausulen tillerkändes verkan, emedan det inte hade framgått att hyresvärden "låtit komma sig till last försumlighet vid avhjälpande av den skada, som på förenämnt sätt drabbat lägenheten, utan han, så snart detta med beaktande av för tiden rådande förhållanden och iakttagande av de av myndigheterna härvid givna förhållningsbestämmelserna kunnat ske, vidtagit nödiga åtgärder för lägenhetens försättande i beboeligt skick".

Se om den i texten uttalade principen särskilt NRt. 1975.478 s. 487, NRt. 1965.91 s. 103 och RG 1968.638. Se även ND 1974.241 (So/Ha) om en underleverantörs leverans av en hydraulisk anläggning. Friskrivningsklausulen ansågs inte tillämplig, emedan det fanns (s. 256) "en misligholdelse fra saelgerens side af selve afhjaelpningspligten". Detsamma betonades i ND 1979.231 (Norsk skiljedom) som gällde leverans och beställningsköp, se s. 256 ff.

sådana fall något annorlunda än vid ursprungliga fel: man utgår från försummelsen av avhjälpningsplikten [303]. Det föreligger inte anledning till att förmoda att man i befraktningsförhållanden skulle acceptera en annan tolkningsprincip. Den sammanfaller dessutom med principen om en restriktiv tolkning av friskrivningsklausuler. Genom tillräckligt tydliga avtalsklausuler kan tolkningsprincipen dock uppenbart förebyggas. Även om försummat avhjälpande explicit skulle omfattas av friskrivningsklausulen kan dock en tillräckligt lång tidsfrist utan att behörigt avhjälpande har ägt rum medföra att beteendet betraktas som grov culpa eller att man tillämpar AvtL 36 §.

I engelsk rätt har man i olika sammanhang betonat önskvärdheten att uppnå skäliga resultat vid avtalstolkningen. Å andra sidan är bundenheten till avtalets ordalydelse stark. Vidare finns det en lång tradition i att betona både avtalsfriheten och förutsebarheten vid avtalstolkning, särskilt vad gäller kommersiella förhållanden. Dessa utgångspunkter ger förklaringen till varför man haft svårigheter att utan stöd i skriven lag utöva en öppen skälighetscensur [304]. Problemet är inte obekant i tidigare nordisk diskussion. Skälighetscensur kan utövas bl.a. i stöd av Unfair Contract Terms Act 1977, men lagen omfattar inte befraktningsavtal. Däremot är betydelsen av Misrepresentation Act 1967 central även i fråga om sistnämnda avtalstyp. Lagen ger rätt att jämka avtalsvillkor om dessa villkor samtidigt betraktas vara **misrepresentation**, se sect. 3. Detta berör även frågan om ansvaret vid fel i fartygets egenskaper [305].

Skälighetscensuren kan aktualiseras även utan stöd i skriven lag. Exempelvis kan reglerna i **equity** styra parternas ställning vid tidsbefraktarens underlåtenhet att betala tidsfrakten eller en del därav på förfallo-

---

Felet kan ge upphov till dröjsmål som regleras explicit i Baltime kl 13. Vid dröjsmål i anledning av försummat avhjälpande är det dock i regel fråga om bortfraktarens eget vållande. Jfr ND 1962.68 (Norsk skiljedom) s. 86 f.

303 Jfr KöpL 34 § 3 mom. Se härom Reg.prop. 93/86 s. 82. Se vidare SOU 1974:83 s. 177 f., Taxell s. 459, Grauers s. 95 och Lando s. 127. Jfr Braekhus (Negative) s. 51 f. Jfr vidare i tysk rätt AGBG § 11 punkterna 10 och 11.

304 Se beträffande befraktningsavtal Carver § 931.

305 Se Howard Marine and Dredging Co., Ltd. v. A. Ogden & Sons (Excavations) Ltd. /1978/ 1 Lloyd's Rep. 334 CA. En conclusive evidence- klausul ansågs oskälig och jämkades i stöd av Misrepresentation Act. Lord Denning, M.R. företedde dock en avvikande åsikt. I majoritetens motiveringar ingår inte en närmare argumentering kring frågan. Se ytterligare om jämkning enligt Misrepresentation Act Spencer Bower & Turner s. 220 ff., s. 245 f., s. 268 och s. 300 ff. samt Time Charters s. 27 f.

dagen. Om orsaken härtill är ett **bona fides**- avdrag kan tidsbefraktaren skyddas mot tidsbortfraktarens **withdrawal** genom reglerna om **equitable estoppel** trots att man som utgångspunkt anser att tidsbefraktarens **bona fides**- felaktigheter inte skyddar honom [306]. Vidare kan friskrivningsklausulerna åsidosättas genom **collateral contract**- konstruktionen, se avsnitt 4.7.4. ovan.

En diskussion, som berör frågan om ansvaret för fel i fartyget, har förts kring företeelsen **fundamental breach** (grundläggande avtalsbrott). Till frågan ansluter både terminologiska och materiella svårigheter[307]. I det följande behandlas endast på vilket sätt **fundamental breach** åsidosätter verkan av en friskrivningsklausul.

Diskussionen intill år 1964 om denna företeelse gällde huruvida man opererade med en rättslig princip (**rule of law**) eller med en tolkningsprincip. Det förstnämnda alternativet hade starkt belägg och innebar att vid **fundamental breach** tillmättes friskrivningsklausulen ingen verkan. Ett grundläggande avtalsbrott ansågs kunna uppstå vid icke-uppfyllelse (**inaction**) eller vid väsentlig avvikelse från uppfyllelseförpliktelsen (**the wrong action**). Dessa alternativ hade sina rötter i sjörättsliga deviationsregler [308]. Rekvisiten ansågs uppfyllda exempelvis om prestationens identitet inte motsvarade avtalet eller om avtalsföremålet vid köp inte alls kunde användas för det avsedda ändamålet [309]. Ett uppsåtligt avtalsbrott ansågs också uppfylla rekvisiten [310], likaså avtalsbrottets allvar-

---

306 Se Tradax Export S.A. v. Dorada Compania Naviera S.A. (The "Lutetian") /1982/ 2 Lloyd's Rep. 140 QB. Se beträffande definitionen av **equitable estoppel** exempelvis Calamari & Perillo s. 445: "The doctrine of estoppel in pais (equitable estoppel) in its traditional form states that a party who is guilty of a misrepresentation of existing **fact** upon which the other party justifiably relies to his detriment is estopped from denying his utterances or acts to the detriment of the other party".

307 Se om konstruktionen och terminologin i transportsammanhang Carver §§ 253-332. Jfr Wilson s. 1072 ff. Se Liu s. 274 ff. beträffande en jämförelse mellan **fundamental breach** och **frustration**.

308 Se om bakgrunden Krüger (Transportomlegning) §§ 8.21-22.

309 Jfr W.S. Pollock & Co. v. MacRae (1922) 12 Ll.L.Rep. 299 (S.c.) HL varvid det om friskrivningsklausuler uttalades att (s. 302) "they have no application to damage arising when there has been total breach of contract by failing to supply the article truly contracted for".

310 Läget var oklart i fråga om kvalificerad grov culpa. Se Sze Hai Tong Bank Ltd. v. Rambler Cycle Co., Ltd. /1959/ 2 Lloyd's Rep. 114 PC om utlämnande av gods utan företeende av originalkonossement och uttalandet av Lord Denning, M.R. (s. 120):

liga påföljder (**disastrous consequences**) [311]. Effekten av **fundamental breach** ansågs emellertid upphöra om den oskyldiga parten inte reagerade mot avtalsbrottet [312]. Åsidosättandet av friskrivningsklausulen förklarades med att denna klausul upphörde att gälla i och med att avtalsbundenheten upplöstes, närmast genom hävning [313]. Denna konstruktion var förenad med uppenbara svårigheter, emedan man inte logiskt kunde motivera varför avtalsborgenären hade rätt till skadestånd som han baserade på samma avtal.

Det fanns alltså starkt belägg för att skälighetscensuren baserades på **rule of law** [314]. Denna konstruktion åsidosattes av det kända Suisse Atlantique- avgörandet, men redan tidigare hade liknande uttalanden framförts [315], dvs. att **fundamental breach** endast utgjorde en tolkningsprincip som kunde åsidosättas med tillräckligt tydliga friskrivningsklausuler. Suisse Atlantique- avgörandet gav emellertid upphov till oklarheter [316]. Man fortsatte att tillämpa **fundamental breach**- konstruktionen som **rule of law**. Den slutgiltiga ståndpunkten häremot togs i Photo Production- avgörandet år 1980. HL uttalade att **fundamental**

"If such an extreme width was given to the exemption clause, it would run counter to the main object and intent of the contract". Se även Kenyon Son & Craven Ltd. v. Baxter, Hoare & Co. /1971/ 1 Lloyd's Rep. 232 QB samt Salmond & Spraggon (Australia) Pty. Ltd. v. Joint Cargo Services Pty. Ltd. (The "New York Star") /1977/ 1 Lloyd's Rep. 445 Austr.Ct.

311 Se Harbutt's Plasticine Ltd. v. Wayne Tank & Pump Co. Ltd. /1970/ 1 Lloyd's Rep. 15 CA.

312 Se Suisse Atlantique- avgörandet not 315 nedan och Kenyon Son- avgörandet not 310 ovan. Se dock Wathes (Western)- avgörandet not 316 nedan.

313 Se Harbutt's- avgörandet not 311 ovan.

314 Detta framgår särskilt klart av Karsales (Harrow) Ltd. v. Wallis /1956/ 1 WLR 936 CA, se uttalandet av Lord Denning, L.J. på s. 940 f. Jfr vidare Yeoman Credit Ltd. v. Apps. /1962/ 2 QB 508 CA.

315 Se Suisse Atlantique Société d'Armement Maritime S.A. v. N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale /1967/ 1 Lloyd's Rep. 529 HL. Initiativet till ändrad konstruktionsgrund ingår i UGS Finance Ltd. v. National Mortgage Bank of Greece SA /1964/ 1 Lloyd's Rep. 446 CA, se uttalandet av Pearson, L.J.

316 Se om senare försök att bygga på **rule of law** exempelvis Wathes (Western) Ltd. v. Austin (Menswear) Ltd. /1976/ 1 Lloyd's Rep. 14 CA.

breach- företeelsen hade slutfört sin uppgift. En friskrivningsklausul kunde endast bli föremål för tolkning (**rule of construction**). I det läget ansågs nämligen Parlamentet ha övertagit funktionen som övervakare av skäligheten i avtalsrelationer och det ansågs inte föreligga motiv för att från domstolarnas sida ingripa i denna rättsutveckling. Det ansågs dessutom att parternas risksfär i kommersiella förhållanden kunde styras genom lämpliga försäkringar [317]. Avgörandet kan säkerligen motiveras i sådana fall då det finns tillämplig lag som möjliggör beaktandet av skälighetshänsyn, men i andra fall kan man stöta på svårigheter. I fråga om befraktningsavtal kan en öppen skälighetscensur kanaliseras endast via Misrepresentation Act.

Photo Production- avgörandet kan anses innebära att man i engelsk rätt vid avsaknad av stöd i lagstiftningen till vissa delar har tagit skarpare avstånd från en skälighetsstyrning i samband med friskrivningsklausuler än tidigare. Den allmänna skälighetsbedömning som särskilt Lord Denning var en förespråkare för har inte stöd i gällande rättsläge [318]. Det är därför intressant att se huruvida man har varit tvungen att införa andra principer i stöd av vilka åtminstone dold kontroll kan utövas. Man kan hänvisa till restriktiv tolkning och till att avtalets syfte vid beaktandet av friskrivningsklausulen inte förverkligas, men i sådana fall lever man

---

[317] Se Photo Production Ltd. v. Securicor Transport Ltd. /1980/ 1 Lloyd's Rep. 545 HL. En anställd på ett övervakningsföretag hade med uppsåt orsakat eldsvåda i en fabrik. Fabriksägaren krävde ersättning av övervakningsföretaget som bestred sitt ansvar i stöd av en friskrivningsklausul i avtalet. Enligt den exakta ordalydelsen var friskrivningsklausulen tillämplig i fallet. HL ansåg inte hinder föreligga för att tillmäta friskrivningsklausulen verkan. Se särskilt uttalandena av Lord Wilberforce på s. 549.

Om **rule of law**- konstruktionen hade accepterats skulle det ha varit särskilt angeläget att avväga hur friskrivningsklausulerna borde ha formulerats för att kringgå en "tvingande" princip. Problematiken är inte obekant i sjörättsliga sammanhang. Se om scope of voyage- och liberty- klausulerna i linjekonossement och om konstruktionens betydelse vid tolkningen Krüger (Transportomlegning) § 4.4. Se om FIO-klausulernas genomslagskraft Selvig (Det såkalte) §§ 6.2.-6.3. Se om substitutuppfyllelseklausuler och deviation idem (Freight Risk) s. 361 ff.

[318] Se även kritiken mot Lord Dennings "skälighetstänkande" i Carver § 311: "He fails to note in those passages, however, that the paramountcy of what is fair and reasonable is subject to that of the doctrine of precedent, which is the most important feature of the common law to men of business worldwide who rest their contracts upon it. Some judges, when they are making law are more fair and/or reasonable than others, but they are bound to follow the **ratio decidendi** of other judges irrespective of the fairness or reasonableness of their decision. Thus, if **Suisse Atlantique** had a common **ratio decidendi**, it must be applied, however unreasonable the decision may be considered". Se även § 931.

eventuellt med fiktioner. Frågan tillspetsades i The TFL Prosperity- avgörandet som berör fel i fartyget, se närmare nedan.

Utöver det nu sagda har man vissa ytterligare konstruktionsalternativ som berör befraktningsavtal. I deviationsfall kan friskrivningsklausulerna förlora sin verkan [319]. Principen om **overriding breach** ger ytterligare kontrollmöjligheter. En allmän friskrivningsklausul åsidosätts. Som **overriding breach** betraktas bortfraktarens försummelse att i egenskap av **carrier** i skälig grad vårda godset i hans besittning [320]. Vidare skall bortfraktaren i egenskap av **carrier** och **warrantor** se till att fartyget vid resans början är i sjövärdigt skick [321].

Av det ovan utredda följer att man beträffande befraktningsavtal löper risken för att friskrivningsklausulen tillmäts verkan även om resultatet vore klart oacceptabelt åtminstone ur ett nordiskt perspektiv [322]. I denna belysning kan de allmänna friskrivningsklausulerna i certepartierna förmodas ha en stark livskraft. De bör dock tolkas i enlighet med sin exakta ordalydelse [323]. Friskrivningsklausulens effekt kan utebli på grund av den

---

[319] Deviation har ansetts utgöra en företeelse **sui generis**. Se Krüger (Transportomlegning) § 8.2.

[320] Regeln har tydligen samband med det faktum att **negligence**- ansvaret kan konstrueras på utomkontraktuell grund och med det faktum att godsskadeansvaret enligt **common law** är strikt. Se Scrutton s. 208. Jfr Günther Petersen s. 135 ff.

[321] Se The Glenfruin (1885) 5 Asp.M.C. 413 Adm, The S.S. Maori King (the Owners of Cargo on Board) v. Hughes (1895) 8 Asp.M.C. 65 CA, The Vortigern (1899) 8 Asp.M.C. 523 CA och Minister of Materials v. Wold Steamship Co., Ltd. /1952/ 1 Lloyd's Rep. 485 QB. Se vidare Petrofina S.A. v. Compagnia Italiana Trasporto Olii Minerali (1937) 57 Ll.L.Rep. 253 HL. I Atlantic Shipping and Trading Co., Ltd. v. Louis Dreyfus & Co. (1922) 27 Com.Cas. 311 HL ansågs en klausul som förutsatte anhängiggörande av skiljeförfarande inom en bestämd tidsfrist inte ha betydelse då godsskadan hade orsakats av sjöovärdighet. I certepartiet ingick inte någon stipulering om ansvar vid sjöovärdighet. Skiljeklausulen tolkades närmast vara en friskrivningsklausul. Se även Carver §§ 159-167 och 632 samt Scrutton s. 87 och s. 219.

[322] Se om friskrivningsklausuler Carver §§ 134-139 samt 253-332, särskilt §§ 297 ff. och § 931, Scrutton s. 205 ff., Time Charters s. 296 ff. och Wilson s. 1074. Se om **fundamental breach** Clarke passim. Krüger tycks vara optimistisk beträffande kontrollmöjligheterna med hjälp av tolkningsprincipen, se Krüger (Transportomlegning) s. 587 ff., särskilt s. 600. Jfr vidare Falkanger (Sammenligning) s. 556 ff., Günther Petersen s. 33 ff. och s. 137 f. samt Lando s. 137 ff. och s. 162 ff.

[323] Vikten härav framgår av avgörandet Gesellschaft Burgerlichen Rechts v. Stockholms Rederiaktiebolag Svea (The "Brabant") /1965/ 2 Lloyd's Rep. 546 QB. I

restriktiva tolkningen [324], varutöver den nu uppställda hypotesen trots allt inte gäller onyanserat beträffande ansvaret för fel i fartygets särskilda egenskaper.

Av stor vikt i fråga om ansvaret för fel i fartyget vad gäller både den konkreta tolkningen av Baltime kl 13 och principiellt är The TFL Prosperity- avgörandet.

> I Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canada (The "TFL Prosperity") [325] hade parterna i en tilläggsklausul (26) till Baltime uppräknat fartygets egenskaper i detalj. I tilläggsklausulen ingick bl.a. uppgift om att höjden på fartygets huvuddäck var 6,10 meter. Den faktiska höjden var 6,05 meter. Tidsbefraktaren krävde ersättning, emedan han hade haft i avsikt att i den planerade linjefarten på huvuddäcket lasta två 40 fots containrar på varandra med en mafi-trailer som underlag. Detta var dock inte möjligt på grund av den faktiska höjden. Tidsbortfraktaren bestred sitt ansvar med hänvisning till kl 13.
>
> Både skiljemannen och domaren i QB ansåg att tidsbortfraktaren inte kunde skydda sig genom denna friskrivningsklausul. I QB uttalades att tilläggsklausulen innehöll en mycket omfattande beskrivning av fartygets egenskaper och att den därmed skulle ges företräde. Läget kunde möjligen ha varit ett annat om certepartiet endast skulle ha inkluderat de sedvanliga uppgifterna om fartygets egenskaper.
>
> I CA konstaterades att det inte var fråga om sjöovärdighet. Ej heller hade tidsbortfraktaren själv varit culpös, emedan den aktuella beskrivningen hade erhållits från varvets planer och ritningar. CA ansåg kl 13 omfatta både fysiska skador och "rena förmögenhets-

---

Baltime ingick följande maskinskrivna klausul: "The decks and holds and other cargo spaces to be properly cleaned at Owners' risk and expense before loading". Lasten skadades på grund av att lastutrymmena inte var rengjorda. Efter att ha ersatt skadan framställde tidsbortfraktaren regressanspråk mot tidsbefraktaren. Besättningen ansågs ha varit culpös, men inte tidsbortfraktaren själv. Tidsbortfraktaren ansågs emellertid slutgiltigt ansvarig för skadan på grund av tillägget "at Owners' risk".

[324] Se särskilt Christie & Vesey, Ltd. v. Maatschappij Tot Exploitatie Helvetia N.V. (The "Helvetia-S.") /1960/ 1 Lloyd's Rep. 540 QB varvid Baltime- friskrivningsklausulen tolkades restriktivt med beaktande av tidsbefraktarens möjlighet att som representant för skeppsmäklaren kräva dennes kommission efter att befraktningsavtalet hade kancellerats av tidsbefraktaren på grund av dröjsmål.

[325] /1984/ 1 Lloyd's Rep. 123 HL, /1983/ 2 Lloyd's Rep. 18 CA och /1982/ 1 Lloyd's Rep. 617 QB.

skador". CA accepterade inte tolkningen i QB, främst på grund av att i så fall skulle alla tilläggsklausuler föregå kl 13. Sir John Donaldson, M.R. betonade vidare att tidsbefraktaren hade andra **remedies** till förfogande: det kunde vara fråga om tidsbortfraktarens egen culpa, tidsbefraktaren hade rätt att avvisa ("reject") fartyget och vid **misrepresentation** kunde friskrivningsklausulen utsättas för en skälighetsbedömning. Dillon, L.J. som likaså ansåg kl 13 ha effekt i sammanhanget hänvisade till The Brabant- avgörandet och påpekade att det i sistnämnda fall hade gjorts ett tillägg som saknades i det aktuella fallet. Dillon, L.J. fortsatte (s. 24): "Despite a considerable dislike of widely drawn exceptions clauses, I feel unable to cut down the wide scope of the clear words in the printed cl. 13...".

I HL formulerades domen av Lord Roskill. De andra förenade sig i hans motiveringar. Domen var tudelad. För det första gavs mycket omfattande motiveringar beträffande vilka förlustposter som föll inom ramen för kl 13. Efter analysen kom Lord Roskill - medgivande sitt eget fel beträffande tolkningen av klausulen i ett annat fall - till att den relevanta klausuldelen, närmast den andra meningen i första stycket, inte omfattade andra skador än de som avsågs i klausulens första mening, dvs. (s. 127) "delay in delivery or during the currency of the voyage and 'damage' (which I think in the context of these two sentences include 'loss') to goods on board". Däremot ansågs ovan nämnda klausuldelar inte omfatta rena förmögenhetsskador i andra fall. Tredje meningen ansågs omfatta även "financial loss". Tidsbortfraktaren erhöll inte skydd i anledning härav. För det andra hänvisades det till Suisse Atlantique- och Photo Production- avgörandena, men man inlät sig inte på nytt i en ingående argumentering. Däremot yttrade Lord Roskill följande om relationen mellan felbeskrivningen och kl 13 (s. 130): "In truth if cl. 13 were to be construed so as to allow a breach of the warranties as to description in cl. 26 to be committed or a failure to deliver the vessel at all to take place without financial redress to the charterers, the charter virtually ceases to be a contract for the letting of the vessel and the performance of services by the owners, their master, officers and crew in consideration of the payment of time charter hire and becomes no more than a statement of intent by the owners in return for which the charterers are obliged to pay large sums by way of hire, though if the owners fail to carry out their promises as to description or delivery, are entitled to nothing in lieu. I find it difficult to believe that this can accord with the true common intention of the parties and I do not think that this conclusion can accord with the true construction of the charter in which the parties in the present case are supposed to have expressed that true common intention in

writing". Friskrivningsklausulen kunde ha åsidosatts även på denna grund [326].

Genom ovan refererade avgörande åstadkom man en ändring i rättsläget beträffande de förlustposter som kl 13 tolkats omfatta. Tidigare hade man nämligen ansett samtliga förluster falla under klausulens tillämpningsområde [327].

Beträffande Gencon kl 2 har redan tidigare gällt den tolkningen att avsikten är att förebygga ansvaret för godsskador och dröjsmål med godsets utlämnande. Andra förlustposter faller inte inom ramen för denna klausul.

I Louis Dreyfus & Cie. v. Parnaso Cia. Naviera, S.A. (The "Dominator") [328] hade befälhavaren gjort en beställning, men fartyget kunde inte inlasta hela den beställda kvantiteten. Befraktaren framställde ersättningsanspråk. Diplock, J. uttalade att friskrivningsklausulen som helhet antydde att man hade att göra med en reglering av ansvar för godsskador och dröjsmål med godsets utlämnande. Den oklara Gencon- klausulen, i vilken hade gjorts tillägg och överstrykningar, skulle dessutom tolkas mot uppsättaren. Klausulen ansågs inte omfatta "financial loss" [329].

Tolkningen godkändes i The Charalambos N. Pateras- avgörandet, se not 327 ovan, av Lord Denning som **obiter dictum**, se s. 3 f.

---

[326] Se även LMCLQ 1984 s. 196 ff. Jfr ett liknande fall beträffande fakta NSM 1973 s. 4354.

[327] Se tidigare avgöranden Nippon Yusen Kaisha v. Acme Shipping Corp. ("The Charalambos N. Pateras") /1972/ 1 Lloyd's Rep. 1 CA i vilket avgörande Lord Roskill, då L.J., deltog, Westfal-Larsen & Co. A/S v. Colonial Sugar Refining Co., Ltd. /1960/ 2 Lloyd's Rep. 206 SCt. N.S.W. beträffande sjöovärdighet och tidsbefraktarens bidragsskyldighet i gemensamt haveri, **obiter dicta** av McNair, J. i The Brabant- avgörandet på s. 555, se not 323 ovan, samt av Mocatta, J. i Cosmos Bulk Transport Inc. v. China National Foreign Trade Transportation (The "Apollonius") /1978/ 1 Lloyd's Rep. 53 QB på s. 64.

[328] /1959/ 1 Lloyd's Rep. 125 QB.

[329] I högre instans berördes inte denna fråga, se /1960/ 1 Lloyd's Rep. 117 CA.

I vartdera fallet ovan antyddes att tolkningen kunde ha varit en annan om formuleringen i klausulen exempelvis skulle ha varit "no loss or damage or delay whatsoever" [330].

Tolkningen av vilka förlustposter de ovan avsedda friskrivningsklausulerna omfattar kan förebyggas med lämpliga tilläggsformuleringar i klausulen. Av större intresse är den senare motiveringen i The TFL Prosperity- avgörandet. Den generella friskrivningsklausulen tolkades vara så kränkande i sådana fall då parternas gemensamma (förmodade) avsikt inte uppfyllts att det inte fanns någon annan utväg än att stoppa detta genom en särskild tolkningsprincip [331]. Är detta i sak något annat än det ursprungliga **fundamental breach**- tänkandet? HL kunde inte till fullo uppfölja Photo Production- linjen [332]. I någon mån har man eventuellt kamouflerat skälighetsstyrningen genom att gå emot en tidigare stadgad uppfattning om de förlustposter som ansågs vara omfattade av Baltime kl 13. Betecknande för The TFL Prosperity- avgörandet är att Lord Roskill var mycket kortfattad i sina uttalanden. Det ovan beskrivna citatet om åsidosättandet av kl 13 till förmån för den preciserade fartygsbeskrivningen är det enda som påträffas i domen om "skälighetsstyrningen" [333].

---

[330] Se vidare Transworld Oil Ltd. v. North Bay Shipping Corp. (The "Rio Claro") /1987/ 2 Lloyd's Rep. 173 QB varvid en friskrivningsklausul liknande Gencon ingick i resebefraktningsavtalet. Fartyget hade fördröjts med barlastresan till lastningshamnen. Friskrivningsklausulen ansågs inte omfatta händelser som inträffat före denna resa påbörjades. Den princip som fastslogs i Monroe Bros. v. Ryan (1931) 51 Ll.L.Rep. 174 CA, se s. 182, bekräftades. Se vidare om den restriktiva tolkningen Minister of Materials v. Wold Steamship Co., Ltd. /1952/ 1 Lloyd's Rep. 485 QB s. 496 f., Petrofina, S.A. v. Compagnia Italiana Trasporto Olii Mineralii (1937) 57 Ll.L.Rep. 253 CA samt The "Christel Vinnen" (1924) 19 Ll.L.Rep. 204 och 272 CA. Jfr dock Michelet (Periodens) s. 604 ff. om frågan i tidsbefraktningssammanhang. Se vidare om effekten av Gencon kl 2 United States Steel International, Ltd. - Mastnavco 1975 AMC 1553 Arb.

[331] Se i samma riktning uttalandet av Pearson, J. på s. 548 i The Helvetia-S- avgörandet, se not 324 ovan. Jfr beträffande avtalets huvudsakliga syfte i tysk rätt AGBG.

[332] Jfr Atiyah (Sale) s. 169 som hänvisar till att Photo Production- avgörandet "is likely to prove the end of the doctrine of fundamental breach which has now served its purpose".

[333] Se om friskrivningsklausuler i certepartier Cadwallader s. 100, Carver §§ 632-635 och 679, Diamond s. 8 f., Packard s. 87 f. samt Time Charters s. 27 f., s. 296 ff., s. 395 f., s. 398 och s. 404 ff. Se även UNCTAD s. 63 f. Se om Baltime och Gencon Glenn Bauer s. 1012 f. Se ytterligare "Istros" (Owners) v. Dahlstrom & Co. (1930) 38

Resultatet av det ovanstående är en tolkningsprincip som ligger i linje med tolkningen av allmänna friskrivningsklausuler enligt nordisk rätt.

Även i engelsk rätt betraktas ansvaret för beteende på annat sätt än felansvaret. Exempelvis ger friskrivningsklausulen skydd om den avtalade farten inte upprätthålls [334].

I amerikansk rätt beaktas allmänt och i stöd av Restatement 2 § 208 att **unconscionable contracts/terms** kan jämkas. Ett för motparten betungande villkor får inte strida mot **the dominant purpose of the transaction**. Villkor som strider mot en **express warranty** kan tydligen åsidosättas om tillämpningen skulle vara oskälig, däremot inte villkor som strider mot en **implied warranty**, se härom UCC 2-316. I detta fall är det dock främst fråga om en felfriskrivningssituation, men för egentlig påföljdsfriskrivning betonas i UCC ävenså skäligheten, se särskilt UCC 2-719 (3). I amerikansk rätt har man, såsom tidigare har framgått, styrt friskrivningsklausulernas verkan bl.a. genom reglerna om **public policy** [335]. **Common carrier**- ansvaret utsattes för styrning redan på 1800- talet. Avtalsvillkoren skulle vara "just and reasonable". En likadan styrning gäller även vid annan **public service** [336]. Harter Act och därefter Haag- reglerna utgör en fortsättning på denna linje [337]. Mera konkret kan noteras att **warranty of seaworthiness** åsidosätter en allmän friskrivningsklausul [338]. Vid en tillräckligt tydlig formulering tillmäts

---

Ll.L.Rep. 84 KB om brott mot utmost despatch- klausulen. Jfr även Marifortuna S.A. v. Government of Ceylon /1970/ 1 Lloyd's Rep. 247 QB om klausultolkning.

[334] Se avsnitt 6.7.2. nedan. Se vidare Mankabady s. 637. Jfr Barclay s. 14.

[335] Se om villkor i strid med avtalets huvudsakliga syfte not 51 under 6.1. ovan. Se om villkor som är i strid med en **express** eller **implied warranty** UCC/Comments s. 95 ff. samt Calamari & Perillo s. 421 ff. Se om påföljdsfriskrivning UCC 2-718 och 2-719. Se om skälighetscensuren i UCC 2-302. Se även Lando s. 168 ff.

[336] Se exempelvis Baltimore & Ohio Southwestern Railway Co. v. Voigt (1899) 176 U.S. 498. Se även Calamari & Perillo s. 342.

[337] Se exempelvis Haiti 1937 AMC 554 5CCA varvid godset hade skadats under transporten. Konossementet innehöll en friskrivningsklausul. Domstolen uttalade härom (s. 557 f.): "The general rule is that exceptions in a contract of carriage limiting liability are to be strictly construed against the carrier and are not sustained unless they are reasonable and just and not in violation of public policy".

[338] Se om sjövärdighetsgarantin Toledo 1941 AMC 1219 2CCA, Thomas Jordan, Inc. vs. Mayronne Drilling Mud, Chemical & Engineering Service 1954 AMC 1807 5

friskrivningsklausulen dock i regel verkan [339]. De allmänna friskrivningsklausulernas betydelse vid fel i fartyget tycks man inte ha tagit närmare ställning till i amerikansk praxis. Detta kan förmodas bero på att tidscertepartitvisterna i regel berör NYPE eller andra "amerikanska" certepartier som inte innehåller en sådan klausul [340].

För nordisk rätts del har det framgått att tämligen konkreta tolkningsprinciper har stadgat sig vad gäller de allmänna friskrivningsklausulernas verkan i fråga om fel i fartyget. Sådana principer tillgodoser förutsebarhetsbehovet och det föreligger inte särskilda behov av att tillämpa AvtL 36 §. Läget kan vara ett annat om de standardiserade klausulerna omformuleras så att de ges en mera omfattande räckvidd. En friskrivning "av allt" kan knappast anses tillgodose parternas rättmätiga intressen på ett tillfredsställande sätt [341]. Risken med konkreta tolkningsprinciper ligger i kapplöpningseffekten: ju mera domstolarna fastställer sådana principer desto mera strävar man till att genom nya klausuler motarbeta effekten därav [342]. I befraktningsförhållanden kan denna risk dock i många hänseenden anses ha närmast teoretiskt intresse.

CCA, Metropolitan Coal Co. v. Howard (1946) 155 F 2d. 780 2CCA, Steel Enterprises Inc. v. Topsail Marine Inc. 1982 AMC 177 SDTex och äldre avgöranden Caledonia (1894) 157 U.S. 124, särskilt s. 137, The Carib Prince (1898) 170 U.S. 655, varvid man hänvisade till Caledonia- avgörandet och omfattade principen att en allmän friskrivningsklausul inte gav skydd mot ansvar för godsskador uppkomna i anledning av sjöovärdighet vid resans början samt Church Cooperage Co. v. Pinkney (1909) 170 F. 266 2CCA s. 269. Se om fartygsbeskrivning och COGSA Heinz Horn - Marie Horn 1969 AMC 1495 och 1968 AMC 2548 5CCA. I Neubros Corp. vs. Northwestern National Insurance Co. 1973 AMC 511 EDNY ansågs as is- förbehållet inte i en bare boat- befraktning frikänna legogivaren från det underförstådda sjövärdighetsansvaret; jfr UCC 2-316 (3) (a). Se om Gencon kl 2 Gilmore & Black s. 207 ff. Även **negligence** kan medföra att friskrivningsklausulen åsidosätts, se Lando s. 136. Se om **common carrier**- ansvaret Günther Petersen s. 49 ff. Jfr även Vandeventer s. 813 f. och s. 837 f.

[339] Se Coastal States Petrochemical Co. vs. Montpelier Tanker Co. 1970 AMC 1183 SDTex och Mazatlan 1938 AMC 786 SDCal i vilka klausulformuleringen ansågs så tydlig att bortfraktaren inte var ansvarig. Se även The Carib Prince- avgörandet i föregående not. Jfr UCC 2-316 (2).

[340] Se exempelvis behandlingen i Time Charters s. 300 ff.

[341] Jfr Klaestad s. 77.

[342] Jfr Günther Petersen s. 133.

Friskrivningsklausulernas verkan vid sjöovärdighet återkommer i avsnitt 7.3.1. nedan.

I detta sammanhang finns det inte orsak att behandla andra typer av påföljdsfriskrivningar [343]. Skadeståndets belopp kan ha begränsats genom penalty- och indemnity- klausuler. De förstnämnda förekommer i certepartier med en äldre bakgrund. Det är ifrågasatt i vilken mån de har blivit utsatta för en klausulrättslig **desuetudo**. Åtminstone i angloamerikansk rätt tycks så vara fallet.

> En indemnity- version ingår i Gencon kl 12: "Indemnity for non-performance of this Charterparty, proved damages, not exceeding estimated amount of freight" [344].

Indemnity- versionen har eventuellt större effekt än penalty-versionen[345].

---

[343] Se om not guaranteed- förbehållen avsnitt 5.2.2.3. ovan. Det föreligger inte orsak att förorda en annan lösning beträffande tolkningen av ett sådant förbehåll fastän det **de lege ferenda** har uttalats att det strikta skadeståndsansvaret inte behöver baseras på en garantikonstruktion. Se om mutual exceptions- klausuler exempelvis Michelet s. 413 f. och Freehill s. 899 samt om ömsesidiga friskrivningsklausuler i off shore- tidscertepartier Gade & Woxholth s. 116 f.

[344] Se om dessa versioner i resecertepartier Americanized Welsh Coal Charter där penalty- versionen förekommer både i 1953 års och 1979 års certepartier, se kl 20 resp 27. Se vidare Africanphos kl 33, Ausbar kl 42, Austral kl 37, Austwheat kl 35, Cemenco kl 18, Centrocon kl 40, Coastcon kl 26, Coastvoy kl 33, Fertidutch kl 13, Synacomex kl 21 och Welcon kl 23. Jfr beträffande den historiskt intressanta och farliga guanotrafiken från Peru och regleringen i Guano Charter Party kl 22. Då transporterna sköttes av småredare gjorde man även arvingarna bundna vid penalty- klausulen.

[345] Se Gram s. 84, Jantzen s. 320 f. och Selvig (Freight Risk) s. 510 f. samt även Klaestad s. 113 ff. med hänvisningar till äldre nordisk rättspraxis. Se även Olsen s. 101. Se Grönfors (Befraktarens) s. 17 f. om penalty- klausulernas samband med det gamla fautefrakt- systemet. Se beträffande angloamerikansk rätt Leeds Shipping Co. v. Société Francaise Bunge (The "Eastern City") /1958/ 2 Lloyd's Rep. 127 CA och Watts v. Camors (1885) 115 U.S. 353 s. 360, Carver §§ 2195-2198, Scrutton s. 384 och hänvisningen till en "sacred ritual", Benedict s. 1-109 f., Poor s. 88 och Vandeventer s. 822. Se Capelle s. 565 ff. och hänvisningen till "abgestorbenes Recht". Se dock beträffande tysk rätt Puchta s. 141 ff. Den angloamerikanska synen är att parterna som utgångspunkt skall ha rätt att fritt avtala om förpliktelser och rättigheter. Däremot upplevs påföljdssystemet beröra närmast "statliga uppgifter". Se Calamari & Perillo s. 564 bl.a.: "Remedies are provided by the state and are defined by public rather than private law". Man kan utgå från att bl.a. denna uppfattning har lett till att klausuler om avtalsvite ofta åsidosätts.

6.2.6. Om innehållande av frakt och om avdrag från frakten

Det är en naturlig utgångspunkt att man vid avtalsstörning strävar till att uppnå den passiva partens fördel, dvs. till att man inte behöver vidta åtgärder för erhållande av rättsskydd. Den aktiva parten löper i många hänseenden risken för olika avvägningar, exempelvis beträffande forum, lagval, den materiella rättens innehåll och tvångsverkställighetsmöjligheterna[346].

Den passivas fördel kan uppnås via påföljder som kan betecknas som självhjälp från avtalsborgenärens sida. Innehållande av prestation utgör ett alternativ. I fråga om fel i fartyget kan befraktaren följaktligen tänkas innehålla frakten eller en del därav. Påföljden accentueras vid bortfraktarens ekonomiska obestånd och vid underbortfraktningsavtal då bortfraktaren stöder sin förfoganderätt över fartyget på annan grund än ägandet.

En närmare utredning av påföljden beror på hurudana funktioner den anses omfatta. För det första kan innehållandet av frakten vara temporärt och utgöra ett påtryckningsmedel med verkan att bortfraktaren avlämnar eller upprätthåller ett avtalsenligt fartyg. Innehållandet utgör ytterligare ett påtryckningsmedel för avhjälpande och styrker principen om naturaluppfyllelse med sanktionsverkan som en primär påföljd. Man kan tala om innehållandets påtryckningsfunktion. Den förlorar sin verkan efter att avhjälpande har ägt rum.

För det andra kan felet vara så väsentligt att hävning kommer i fråga. Hävningen verkställs antingen uttryckligen eller konkludent. Då den egna prestationen har innehållits uppstår inte behov av återbäring. Innehållandet har fått en tämligen definitiv karaktär. Det är fråga om upplösningsfunktionen, emedan skyldigheten att betala vederlag eller en del därav har bortfallit. Då hävning är av subsidiär karaktär aktualiseras även upplösningsfunktionen efter påtryckningsfunktionen.

För det tredje kan innehållandet av frakten anses innebära en förhandsåtgärd till fraktnedsättning. För det fjärde är innehållandet anknutet till bortfraktarens skadeståndsansvar på liknande sätt. Det är möjligt att påföljderna fraktnedsättning och skadestånd vid felets yppande ter sig som osäkra. De kommer eventuellt att aktualiseras i framtiden. Men det är också möjligt att det finns en mera preciserad uppfattning om påföljdernas inträde. Genom innehållandet av frakten säkerställer befraktaren sina krav på fraktnedsättning och skadestånd. Man kan uppfatta påföljden som en

---

346 Jfr NSM 1975 s. 4229 f. om motsvarande risker vid oberättigad kancellering av certeparti.

säkerhetsåtgärd och som en del av kvittning, varvid man eftersträvar att slutgiltigt reglera parternas ömsesidiga fordringar. I nu avsedda fall är det fråga om innehållandets säkerhetsfunktion. Funktionen har i många fall ansetts medföra att det är fråga om en särskild påföljd [347]. Kvittning anses även vara en form av självhjälp.

Innehållande av frakt har relevans för påtrycknings- och upplösningsfunktionerna om fel föreligger och har konstaterats senast på fraktens förfallodag [348]. Påföljdens användning vid anteciperat fel är oklart [349]. För säkerhetsfunktionens del är läget eventuellt ett annat, emedan man inte ansett hinder för kvittning föreligga även om avtalsgäldenären är i dröjsmål med betalningen av huvudfordran. Återbäring efter betalning kan dock inte komma i fråga endast för utövande av den nu aktuella påföljden [350].

Fel kan utmynna i dröjsmål. Innehållande av frakt kan aktualiseras på denna alternativa grund. Reglerna om off hire vid tidsförlust och de särskilda rättigheter som tidsbefraktaren härvid kan göra gällande är en skild problemställning. Tidsbefraktaren verkställer off hire- avdrag från den förskottstidsfrakt som förfaller till betalning efter off hire- händelsen [351].

---

[347] Se Taxell s. 240 f. som poängterar att avdrag från vederlaget utgör en form av vederlagsminskning. Å andra sidan accepteras innehållande som ett led i kvittningen, se s. 238. Se även Hellner II s. 308 f. Se Christensen s. 84 ff. som använder termerna påtrycknings- och säkerhetsfunktion. Med den sistnämnda avses säkerhet i relation till hävning. Terminologin avviker från den ovan i texten framförda.

[348] Se Hellner II s. 311 som anför följande: "Rätten att innehålla den egna prestationen omfattar endast sådant som inte har förfallit till betalning vid den tid då motpartens kontraktsbrott inträffar". Se vidare Rodhe s. 408 f. som antyder att innehållande är möjligt även om förfallodagen är inne. Innehållande kan givetvis inte komma i fråga om fel föreligger, men parterna är inte medvetna om det.

[349] Se Hellner II s. 311. Se däremot KöpL 61 § och Reg.prop. 93/86 s. 108 ff.

[350] Se Halila s. 95 och Halila & Ylöstalo s. 57. Jfr Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 96 beträffande köp: "Tilbakeholdsretten gjelder for øvrig selv om kjøperen på forhånd har misligholdt sin betalingsplikt".

[351] Jfr beträffande engelsk rätt Halcyon Steamship Co. Ltd. v. Continental Grain Co. (1943) 75 Ll.L.Rep. 80 CA och uttalandet av MacKinnon, L.J. på s. 84: "... under such a time charter the charterers can only be relieved from the continuous payment of hire in two events: firstly if the cesser of hire clause applies to the facts, and, secondly if they can set off or counterclaim hire for a certain time as the whole or part of their claim for damages caused to them by breach on the part of the shipowner of his duties under the charter-party". Jfr Steelwood Carriers Inc. v. Evimeria Compania Naviera (The "Agios Giorgis") /1976/ 2 Lloyd's Rep. 192 QB om händelseförloppet. Däremot

Innehållande av frakt har ovan endast placerats i sin rätta miljö. Förutsättningarna för påföljdens inträde och påföljdens pragmatiska betydelse i samband med felansvaret skall utredas närmare i det följande.

För nordisk rätts del har man uppenbart som en allmän avtalsrättslig utgångspunkt accepterat avtalsborgenärens rätt att innehålla prestation vid avtalsgäldenärens avtalsbrott. Avtalsborgenärens rättsskyddsbehov framgår av de ovan preciserade funktionerna. Avtalsbalansens upprätthållande betonas i sammanhanget och man strävar till ett slags **Zug um Zug** även i en störningssituation. För påtryckning- och upplösningsfunktionernas del har man uttalat att innehållande av prestation vid fel följer hävningsrätten. Ett väsentlighetsrekvisit införs i bedömningen. Avtalsgäldenären kan inte avvärja innehållandet genom att erbjuda säkerhet. Ett avhjälpande av denna karaktär kommer alltså inte i fråga.

Utgångspunkterna har modifierats genom att man för vederlagsnedsättningens del inte uppställt ett väsentlighetsrekvisit. Dessutom har man ansett att avtalsborgenären har rätt att innehålla prestation vid fel för säkerställande av rätten till skadestånd. I nu nämnda fall anses det, som sagt, i regel vara fråga om en annan påföljdstyp än innehållande av prestation [352].

De generella utgångspunkterna kräver en nyansering enligt avtalstypen och -situationen.

I KöpL 42 § ingår en omfattande rätt för köparen att på grund av säljarens dröjsmål eller på grund av fel i varan "hålla inne så mycket av betalningen som motsvarar kravet", jfr NKöpL 42 §. Påtryckningsfunktionen betonas [353]. Innehållandet omfattar uppenbart även säkerhetsfunk-

---

motsvarar den materiella bedömningen inte mera uppfattningen i engelsk rätt. Se Palaja s. 287 ff., Grönfors (Sjölagens) s. 268 och s. 271 om jämförelsen mellan off hire och **Zug um Zug** samt Michelet (Tidsfrakt) s. 309 ff. Se om problematiken kring anteciperad off hire ND 1970.432 (Dansk skiljedom). Majoriteten fann rätten till avdrag från frakten i anledning av en kommande dockning som osäker då certepartiet inte explicit berättigade härtill. Skiljemannen i minoritet tolkade certepartiet så att rätt till innehållande vid anteciperad tidsförlust inte förelåg. Se även ND 1954.303 (Norsk skiljedom) s. 304, s. 308 och s. 309 samt ND 1952.299 (Norsk skiljedom) s. 303. Se vidare härom Palaja s. 291 ff. och Michelet (Tidsfrakt) s. 311 f. som anser ett avdrag i sådana fall vara godtagbart. Se i äldre rätt Jantzen (Certepartier) s. 259 varvid en restriktiv syn på avdragsrätten framförs.

352 Se allmänt om innehållande av prestation Hakulinen s. 158, Taxell s. 237 ff., Hellner II s. 308 ff., Rodhe s. 391 ff. om detentionsrätt, Arnholm s. 280 ff., Augdahl s. 179 ff. och Ussing s. 79 ff. och s. 153.

353 Se Reg.prop. 93/86 s. 29 och s. 92: "Rätten att hålla inne betalning får åberopas för att säkerställa alla sådana krav som avtalsbrottet ger rätt till, härunder även krav

tionen [354]. Det innehållna beloppet skall motsvara köparens krav och om det i första hand är fråga om avhjälpande skall beloppet bestämmas i relation till de subsidiära påföljderna. Köparen har rätt att som utgångspunkt innehålla ett sådant belopp som motsvarar de subsidiära påföljderna.

Även om rätt att innehålla prestation skulle föreligga kan avtalsborgenären inte utan en närmare avvägning använda sig av den. Han bär risken för att avvägningen har varit oriktig. I så fall kan avtalsgäldenären för sin del göra påföljder gällande, exempelvis häva avtalet eller kräva dröjsmålsränta [355].

Certepartierna berör vanligtvis endast säkerhetsfunktionen, dvs. rätten till avdrag från frakten [356].

> I STB Form kl 3 (b) ges tidsbefraktaren en omfattande rätt till avdrag: "The Charterer shall be entitled to deduct from hire payments: (1) any disbursements for Owner's account and any advances to the Master or Owner's agents, including commissions thereon,(2) layup savings calculated in accordance with Clause 17, (3) any previous overpayments of hire including offhire and including overpayments of hire concerning which a bona fide dispute may exist but in the latter event the Charterers shall furnish an adequate bank guarantee or other good and sufficient security on request of the Owner, (4) any Clause 8 and 9 claims, and (5) any other sums to which

---

på fullgörelse av avtalet, avhjälpande av fel eller krav på omleverans, trots att dessa krav i första hand går ut på en naturaprestation". Se även Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 96. I SKöpL 14 § regleras påföljden endast med hänsyn till dröjsmål. Jfr NUKöpL s. 304 och SOU 1976:66 s. 226. Rättsläget har utan uttryckligt lagstöd ansetts oklart vad gäller köp. Se Christensen 2 kap. där argumenteringen kan anses omfatta även andra avtalstyper än köp, särskilt s. 117 om rätten att definitivt innehålla en så stor del av betalningen som motsvarar prisnedsättningen eller skadeståndet, Hellner I s. 175 f., Krüger s. 186 ff. och Ussing (Køb) s. 142. I FN-konventionen regleras innehållande inte, jfr art. 58 och 71 (1) samt Reg.prop. 198/86 s. 34 f.

[354] Se KSL 5:12 och HD 1983 II 25.

[355] Se om riskfördelningen vid köp Reg.prop. 93/86 s. 92, Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 96 och NUKöpL s. 303 f.

[356] Jfr Hellner II s. 310 varvid möjligheten att tillämpa AvtL 36 § påtalas ifall ett avtal innehåller förbud mot innehållande.

Charterer is entitled under this charter ". - I klausulen ingår ytterligare en viss detaljreglering [357].

Det finns inte närmare ställningstaganden till frågan, huruvida det är möjligt i samband med befraktningsavtal att innehålla frakten eller en del därav vid fel i fartyget och i så fall under vilka förutsättningar denna påföljd kommer i fråga [358]. Här avses påföljdens samtliga ovan nämnda funktioner.

Knapphändigheten i ställningstagandena kan anses som överraskande med beaktande av påföljdens pragmatiska betydelse [359]. Påföljdens karaktär är å andra sidan sådan att befraktaren påtar sig vissa risker om innehållandet visar sig ha varit oberättigat. Då det uppkomna felet ofta medför tidsförlust för tidsbefraktaren uppstår i regel en off hire- situation och avdragsrätten aktualiseras härigenom. Avvisandets rättsverkan medför dessutom att innehållande som en från avvisandet åtskild påföljd inte kommer i fråga.

I befraktningsförhållanden har intresset riktat sig mot kvittning i form av avdrag från frakten. Detta spörsmål omfattar givetvis även andra former av avtalsbrott än fel.

En av kvittningens funktioner har ansetts vara säkerhetssynpunkten. Påföljden har ansetts påkallad som ett medel för att avveckla avtalsförhållandet. Endast innehållande av prestation har inte ansetts tillräckligt efter-

---

[357] Jfr kl 9 (f) raderna 283-284. Se närmare om tolkningen Time Charters s. 466 f. och s. 471 f. Se vidare beträffande avdragsklausuler Gram (Inndrivelse) s. 4 f., idem s. 84 och Michelet (Tidsfrakt) s. 312. Se i äldre rätt Jantzen (Certepartier) s. 316. Se beträffande angloamerikansk rätt ytterligare Leeds Shipping Co., Ltd. v. Société Francais Bunge (The "Eastern City") /1958/ 2 Lloyd's Rep. 127 CA och Watts v. Camors (1885) 115 U.S. 353 samt Scrutton s. 394, Benedict s. 1-109 f. och Vandeventer s. 822.

[358] Jantzen har i viss mån tagit ställning till den nu aktuella problematiken, se Jantzen (Certepartier) s. 315. Han betonar att tidsbefraktaren verkställer innehållningen på egen risk. Det berättigade innehållandet anknyts till domstolens godkännande av befraktarens anspråk. Jantzen anser tidsbefraktaren ha brutit mot avtalet om hans fordringsanspråk underkänns. Det framgår inte närmare hurudana fordringsanspråk avses och huruvida det främst är fråga om en kvittningssituation.

[359] I ND 1949.322 (Norsk skiljedom) hade tidsbefraktaren på grund av fel innehållit frakt, men frågan om rätten härtill tillspetsades inte.

som detta är temporärt. För kvittning gäller vissa allmänna förutsättningar bl.a. att motfordran skall vara till betalning förfallen [360].

Avdrag från tidsfrakten har i allmänhet ansetts godtagbart, men inte utan reservationer. Certepartiet kan ta närmare ställning till frågan och berättiga härtill, men det kan även ha avtalats om avdragsförbud. Den i vissa certepartier förekommande formuleringen "without discount" i samband med fraktbetalningsregleringen tolkas eventuellt inte omfatta ett sådant förbud i nordisk rätt [361]. Rätten till avdrag vid anteciperat fel är oklar [362].

I ND 1960.148 (Svensk skiljedom) hade tidsbefraktaren innehållit tidsfrakt motsvarande den tidsförlust som uppstått i anledning av fartsvikt. Grunden för innehållandet var enligt referatet ett skadeståndsanspråk från tidsbefraktarens sida på grund av den ekonomiska skada som denne hade lidit genom avtalsbrottet. Avgörandets motiveringar är oklara och det är osäkert i vilken grad off hire-principerna tillämpades. Tidsbefraktaren hade innehållit för mycket i relation till det av skiljemännen fastställda beloppet och ålades att utbetala skillnaden åt tidsbortfraktaren. På detta belopp löpte en dröjsmålsränta. Skiljemännen motiverade inte närmare varför tidsbefraktaren inte ansågs ha haft rätt till innehållande av det ursprungliga beloppet.

Palaja anser att tidsbortfraktarens intressen har tillvaratagits genom regleringen i SjöL 144 § 1 mom. och 148 § [363]. Enligt Palaja har de allmänna kvittningsförutsättningarna i regel uppfyllts vid tidsbefraktarens krav mot tidsbortfraktaren. Som utgångspunkt förordar

---

[360] Se allmänt om kvittning Halilas och Lindskogs monografier. Se även Halila & Ylöstalo s. 41 ff. och Taxell s. 245 ff. Se från senare rättspraxis HD 1983 II 162 om kravet på att fordringarna skall vara ömsesidiga. En förmedlarbank (inte alltså öppnarbank) i remburs ansågs inte ha kvittningsrätt beträffande de i rembursen influtna medlen mot säljarens konkursbo, emedan banken inte hade någon självständig betalningsförpliktelse mot säljaren.

[361] Se Palaja s. 216 f. och Michelet (Tidsfrakt) s. 304. Se däremot Gram (Inndrivelse) s. 1 som tycks uppfatta uttrycket som förbud mot avdrag. Det bör emellertid noteras att Grams anförande gäller resefrakt. I resebefraktningen gäller något andra utgångspunkter än i tidsbefraktningen. Se om innehållande av tidsfrakt vid off hire ND 1953.644 (Svea hovrätt).

[362] Se not 351 ovan.

[363] Se Palaja s. 211 ff. Jfr s. 288 ff.

Palaja en omfattande rätt att verkställa avdrag från tidsfrakten. Han anger dock följande begränsning (s. 216, övers.): "Som förutsättning för avdrag kan ... uppställas, att befraktaren utreder vilka avdrag i fraktbetalningen har gjorts och på vilken grund de baseras. Ifall sådan utredning inte tillställts bortfraktaren senast på betalningens förfallodag och han inte kan bekräfta avdragets berättigande med hjälp av de uppgifter som är tillgängliga för honom, måste han kunna använda sin rätt att avsluta avtalet. Det är i viss mån exceptionellt att verkställa avdrag. Det är skäligt att som villkor för verkställande av avdrag uppställs en utredning till bortfraktaren om avdragens grunder. I annat fall är det omöjligt för bortfraktaren att uppskatta avtalsenligheten i den prestation han mottagit och hans rättigheter med hänsyn till hävning av avtalet kan ställas i fara".

Även **Michelet** ställer sig positiv till möjligheten att göra avdrag från tidsfrakten [364]. Som utgångspunkt hänvisas till allmänna kvittningsförutsättningar. Angående tidsbefraktarens skadeståndsanspråk hänvisar Michelet till att även bortfraktaren är i behov av inkomster för att kunna sköta fartygets drift. Även Palaja har beaktat denna begränsning, men någon särskild vikt fäster han inte vid den. Avdrag från frakten är enligt Michelet mera försvarligt i fraktnedsättningssituationer än beträffande skadestånd. För skadeståndets del framförs en närmare nyansering. Särskilt vid fel i fartygets fart och bränsleförbrukning kunde avdrag vara möjliga. I annat fall skulle inte strävan till prestation mot prestation uppfyllas. Däremot skulle innehållande inte komma i fråga vid skadeståndsanspråk på grund av lastskada. Slutligen framför Michelet att (s. 315) "kravet som det kompenseres med, skal vaere forfalt".

Av Palajas och Michelets framställningar framgår att man är beredd att acceptera en ganska omfattande avdragsrätt för tidsbefraktaren [365]. Genom att kräva att motfordran skall vara till betalning förfallen utesluter man oklara och osäkra framtida krav.

---

[364] Se Michelet (Tidsfrakt) s. 309 f. och s. 312 ff.

[365] Se däremot Gram (Inndrivelse) s. 2 som tycks ha en restriktivare inställning till kvittningsmöjligheterna än Palaja och Michelet. Se även Befraktning s. 151 f. och s. 154. Jfr Gram s. 190 om placering av det omtvistade beloppet vid off hire- avdrag på gemensamt konto.

I resebefraktningen är rättsläget oklart. Innehållande kan verkställas indirekt genom att det resebefraktade fartyget avvisas på grund av fel. Detta berörs inte i det följande.

Även för resebefraktningens del har frågan närmast berört säkerhetsfunktionen. Det är inte uteslutet att vissa variationer förekommer beträffande uppfattningarna i de nordiska länderna.

> I ND 1929.73 (SHD) hade resebefraktaren innehållit en del av lumpsumfrakten i anledning av att fartyget inte intagit last till avtalad mängd. Det innehållna beloppet hade deponerats på bank. Resebortfraktaren ansågs skadeståndsansvarig och ålades att ersätta befraktaren den förlorade handelsvinsten. Beträffande innehållandet uttalade rådhusrätten, vars dom HD:s majoritet fastställde, att enär det från frakten avdragna beloppet understeg befraktarens motfordran ogillades bortfraktarens talan. Bortfraktaren hade yrkat på utbetalning av det innehållna beloppet jämte dröjsmålsränta.
>
> I ND 1916.458 (SHD) fastslog man att innehållande av frakt var berättigat med hänsyn till att godset under transporten hade skadats och med beaktande av att mottagarens motkrav översteg den avtalade frakten.

Det första avgörandet antyder att kvittning är tillåten, emedan ränteberäkning bortfraktaren till godo inte vidtogs. I det senare avgörandet godtogs avdrag i anledning av lastskada.

> I ND 1945.165 (SøHa) hade en bank utfärdat bankgaranti till säkerhet för betalningen av mottagarens fraktgäld. Banken innehöll ett belopp motsvarande manko i lasten. Domstolen betonade betydelsen av bankgarantins ordalydelse, dock med hänsyn till dess syfte och "Samhandelens Sikkerhed". Bortfraktarens ställning skulle bedömas med hänsyn till DSjöL 113 § 2 st. Bankgarantin tolkades så att den inte hade (s. 168) "Hensyn til Modregning af eventuelt Erstatningskrav i Fragten". Därmed hade banken inte rätt att innehålla ett belopp motsvarande motkravet som dessutom inte hade fastslagits på ett bindande sätt och hade bestridits av bortfraktaren. Domstolen tillade: "Efter denne Forstaaelse af Bankgarantien opnaar Sagsøgerne ogsaa processuellt samme Retsstilling, som følger af Sølovens almindelige Regler, hvilket efter det oplyste har vaeret Formaalet med Sagsøgerens Krav om Bankgaranti".
>
> I ND 1943.484 (SøHa) var det fråga om frakt "prepaid". Klausulen "non-returnable ship and/or cargo lost or not lost" medförde att redaren inte hade fraktrisken. Fartyget blev senare tvångsrekvirerat.

Godset kunde inte transporteras till den avtalade bestämmelseorten. Rederiet hade inte erhållit betalning trots förfallodag. Domstolen ansåg att befälhavaren hade handlat felaktigt genom att avsegla från lastningshamnen till en annan hamn där fartyget blev tvångsrekvirerat. Detta berättigade dock befraktaren endast till att framställa ersättningskrav. Befraktaren hade inte rätt att vägra betala den avtalade frakten.

De danska avgörandena berör inte felfrågan, men de visar att man använder sig av en viss återhållsamhet i fråga om avdragsmöjligheterna särskilt vad gäller motkrav i anledning av lastskada och icke-uppfyllelse.

Stadgandena i SjöL 112-113 §§ har tolkats utgöra hinder mot avdrag. 1891 års svenska SjöL innehöll motsvarande bestämmelser. Detsamma kan framföras beträffande 1873 års SjöL 112-113 §§. Senare gjorda lagändringar har inte ändrat det materiella innehållet. Det ovan refererade svenska HD-avgörandet av år 1916 skall ses i denna belysning.

I finsk rätt synes det finnas en restriktiv inställning till avdragsrätten åtminstone vad gäller mottagarens möjligheter att verkställa avdrag på grund av godsskador. I likadan riktning visar dansk rätt. För svensk rätts del är läget eventuellt något mera oklart, men det finns belägg för att acceptera rätten till avdrag både vad gäller befraktaren och lastmottagaren. För norsk rätts del har det nämnts att vid lastskada kan innehållande antagligen äga rum [366]. I samband härmed har man dock förordat den praktiska lösningen att fraktbetalning äger rum mot att resebortfraktaren ställer godtagbar säkerhet för sitt eventuella ansvar [367].

---

[366] Jfr ND 1958.141 (Eidsivating lagmannsrett).

[367] Bortfraktarens ställning är i viss mån tryggad genom att gods inte behöver utlämnas till mottagaren förrän frakten är betald förutsatt att den obetalda frakten har införts på konossementet. Se även SjöL 111 och 114-117 §§ samt 219 § 3) punkten. Det framgår vidare att bortfraktaren skall utnyttja sin säkerhetsrätt. I annat fall kan fordringsrätten mot befraktaren under vissa förutsättningar avskrivas, se SjöL 117 §, jfr SjöL 113 § 1 mom. Se Kom.miet. 1939:8 s. 68, 1891 års svenska SjöL 154-155 §§ och SOU 1936:17 s. 138 f. Se vidare Palaja s. 219 som framför att SjöL 112-113 §§ anses förhindra kvittning. Palaja stöder detta på uttalandena av Lang, se s. 476 om ovan nämnda lagställen i 1873 års SjöL. Riska behandlar frågan i samband med försäkringsaspekter. Han tar inte ställning till problematiken, men hänvisar till att i rättspraxis har fraktgäldenären ålagts att betala full frakt trots skada på lasten, se Riska s. 168 f. Se Gram (Inndrivelse) s. 1 .f, jfr s. 4 och s. 11 som tycks anse att avdrag inte kommer i fråga, men se å andra sidan idem s. 76. Se även Grönfors (Sjölagens) s. 136 ff., Bredholt & Philip s. 187 ff. och Sindballe s. 361 ff. Jfr Hammarskjöld s. 139 ff. och Jantzen (Certepartier) s. 165 ff. Jfr HD 1927 II 131 varvid avdrag i anledning av lastskada inte ansågs möjligt på grund av konossementsvillkoren. Jfr vidare ND

Man kunde eventuellt utgå från att olika principer gäller för en befraktare och en konossementsinnehavare varvid den sistnämnda framställer anspråk i anledning av godsskada eller dröjsmål med godsets utlämnande, men ej heller om konossementsinnehavarens ställning tycks det råda någon helt enhetlig nordisk uppfattning. En åtskillnad kan eventuellt föreligga mellan skadeståndsansvar för godsskador och för skador i anledning av dröjsmål med godsets utlämnande å ena sidan och skadeståndsansvar för rena förmögenhetsskador å den andra. Som jämförelse kan nämnas att rättsutvecklingen i England antyder detta, se The Dominique- avgörandet vid not 379 nedan.

I engelsk rätt kan innehållande av prestation vara berättigat om ett suspensivt villkor, **condition precedent**, inte har uppfyllts. Terminologin i denna fråga är diffus och det är ibland oklart när ett villkor har ovan nämnda karaktär. Frågan kan anknytas till befraktningsperiodens början. Det är närmast fråga om avvisande, se avsnitt 6.2.2. ovan [368].

Befraktarens rätt att genomföra avdrag från frakten har givit upphov till en omfattande diskussion. Endast huvudriktlinjerna med hänsyn till felansvaret berörs i det följande.

Vid kvittning betonas strävan till att uppnå en "fair dealing with the parties". **Equitable set off** tillåts om fordran och motfordran uppstår ur samma rättsförhållande eller har nära beröringspunkter därmed. Dessutom skall motfordran ha ett så nära samband med huvudfordran att det skulle te sig som "manifestly unjust" att inte tillåta kvittning. Hänsyn tas till den rubbade avtalsbalansen. Avtalsborgenären har inte fått **full consideration** för sin prestation. Riktlinjerna framgår av The Nanfri- avgörandet som berörde ett tidsbefraktningsavtal. **Common law abatement** berättigar till avdrag från vederlaget, men detta berör endast vissa avtalstyper, främst köp och avtal om "work and labour". Dessutom jämförs **abatement** närmast med vederlagsnedsättning [369].

1953.667 (Stockholms rådhusrätt), ND 1959.64 (Bergen byrett) och ND 1956.61 (Oslo byrett) i vilka frågan dock inte ställdes på sin spets.

368 Se Cheshire s. 141 ff. Jfr vidare SGA sect. 27 och 28 om **concurrent conditions**. Se beträffande amerikansk rätt Calamari & Perillo s. 381 ff. Se vidare Rodhe s. 404 som anser **condition precedent**- institutet närmast motsvara rätten att innehålla prestation.

369 Se Federal Commerce and Navigation Ltd. v. Molena Alpha Inc. (The "Nanfri", "Benfri" and "Lorfri") /1978/ 2 Lloyd's Rep. 132 CA och uttalandena av Lord Denning, M.R. s. 139 ff., särskilt s. 140. Cummings-Bruce, L.J. hade en avvikande åsikt. Ärendet behandlades av HL som dock inte tog ställning til kvittningsspörsmålet, se /1979/ 1 Lloyd's Rep. 201 HL. Se om bakgrunden till **set off** exempelvis Atlantic Lines & Navigation Co. Inc. v. The Ship "Didymi" and Didymi Corp. (The "Didymi")

Certepartiet kan givetvis precisera avdragsrätten. Vid off hire är avdragets berättigande beroende av certepartiets exakta ordalydelse. Avdraget kan även vara berättigat exempelvis om tidsbefraktaren har utbetalat förskott för fartygets behov i form av **disbursements** [370].

En åtskillnad måste göras mellan avdrag från tidsfrakten (**hire**) och avdrag från resefrakten (**freight**).

I tidsbefraktningen finns det möjligheter till avdrag. The Nanfri- avgörandet tillmäts stor betydelse. Läget är dock i viss mån oklart. Domstolsmotiveringarna beträffande kvittningsmöjligheterna vacklade tidigare exempelvis mellan att **common law abatement** skulle komma i fråga i tidsbefraktningsfall på grund av avtalets karaktär av **work and labour** och att tidscertepartiklausulerna om avdragsrätten var uttömmande: inget klausulstöd, inget avdrag [371].

Rätten att göra avdrag från tidsfrakten är synbarligen begränsad till fall då "the shipowner has wrongly deprived the charterer of the use of the vessel or has prejudiced him in the use of it" [372]. Detta innebär alltså att

---

/1988/ 1 Lloyd's Rep. 97 Can.Ct. s. 101 ff. I engelsk rätt kan en justering mellan parterna ske även genom **counterclaim**. Detta kommer bl.a. inte i fråga om motfordran har preskriberats, medan det motsatta gäller vid **equitable set off**.

370 Se Packard s. 65 och Time Charters s. 159 ff. Se beträffande en certepartiformulering Lakeport Navigation Co. Panama S.A. v. Anonima Petroli Stalians S.p.A. (The "Olympic Brilliance") /1982/ 2 Lloyd's Rep. 205 CA. Det är osäkert om avdrag kommer i fråga vid anteciperad tidsförlust, jfr Tonnelier & Co. v. Smith & Co. (1897) 2 Com.Cas. 258 CA och The French Marine v. Compagnie Napolitaine D'Eclaraige (1921) 8 Ll.L.Rep. 345 HL.

371 Se Compania Sud Americana de Vapores v. Shipmair B.V. (The "Teno") /1977/ 2 Lloyd's Rep. 289 QB och uttalandet av Parker, J. på s. 296 samt uttalandet av Kerr, J. i The Nanfri- avgörandet /1978/ 1 Lloyd's Rep. 581 QB på s. 594 f. I The Teno- avgörandet ansågs certepartiets formulering "without discount" endast betyda att tidsbefraktaren inte fick rabatt om tidsfrakten betalades före förfallodagen.

372 Se The Nanfri- avgörandet och uttalandet av Lord Denning, M.R. på s. 141. **Set off** är därmed inte möjlig om den i texten nämnda förutsättningen saknas. Se Leon Corp. v. Atlantic Lines and Navigation Co. Inc. (The "Leon") /1985/ 2 Lloyd's rep. 470 QB varvid denna förutsättning ansågs hindra **set off**. Tidsbefraktaren ansåg sig berättigad till avdrag från tidsfrakten. På grund av befälets försummelser hade tidsbefraktaren betalat för mycket för bunker. Tidsbefraktarens förluster hade inte att göra med möjligheten att effektivt använda fartyget. Se uttalandet av Hobhouse, J. på s. 474: "There is no suggestion that in the present case the charterers ever directly or indirectly lost even a minute of the ship's time as a result of any of the breaches nor is there any suggestion that at any time by reason of any of the breaches the whole reach of the vessel's holds, etc., were not at charterers' disposal or that the master did not

avdraget anses berättigat om fartyget inte kan prestera enligt avtalet. En annan bedömning kommer i fråga om uppfyllandet av avtalet sker bristfälligt [373]. Avdragsrätten är tydligen beroende av "the fault of the owners" [374]. Felaktig fartbeskrivning och underlåtenhet att ta full last ombord uppfyller uppenbart förutsättningarna för avdrag [375]. Avdragets belopp behöver inte motsvara skadeståndets slutgiltiga belopp. I god tro gjorda, väl motiverade kalkyler anses inte utgöra avtalsbrott på tidsbefraktarens sida även om kalkylen senare skulle visa sig felaktig. Avdraget skall dock stödas på reglerna om **equitable set off** [376]. Om frågan anknyts till sättet att beräkna frakten uppnår tidsbefraktaren uppenbart inte ett godtrosskydd. Vid **mala fides** hos bortfraktaren kan dock **equitable estoppel** komma befraktaren till undsättning, men det är osäkert huruvida denna konstruktion är allmänt accepterad [377].

Beträffande resebefraktning finns det en stadgad uppfattning om att från frakten inte får avdras skadeståndsanspråk på grund av lastskador, på grund av förlust av en del av det inlastade godset eller på grund av bristande inlastning, sistnämnda förutsatt att frakten är lumpsum. Förbud mot avdrag gäller dock uppenbart även i andra fall. Begränsningarna går under namnet **the freight rule** [378]. Det finns å andra sidan eventuellt en viss

---

prosecute the voyages with despatch or comply with the orders of the charterers as regards the vessel's employment".

373 Se Rose s. 55.

374 Se Aliakmon Maritime Corp. v. Trans Ocean Continental Shipping Ltd. (The "Aliakmon Progress") /1978/ 2 Lloyd's Rep. 499 CA.

375 Se Santiren Shipping Ltd. v. Unimarine S.A. (The "Chrysovalandou Dyo") /1981/ 1 Lloyd's Rep. 159 QB och The Teno- avgörandet i not 371 ovan.

376 Se SL Sethia Liners Ltd. v. Naviagro Maritime Corp. (The "Kostas Melas") /1981/ 1 Lloyd's Rep. 18 QB s. 25.

377 Se Tradax Export S.A. v. Dorada Compania Naviera S.A. (The "Lutetian") /1982/ 2 Lloyd's Rep. 140 QB s. 154, s. 156 ff. (punkt 7) och s. 159 (punkt 10).

378 Se Aries Tanker Corp. v. Total Transport Ltd. (The "Aries") /1977/ 1 Lloyd's Rep. 334 HL och Henriksens Rederi A/S v. T.H.Z. Rolimpex (The "Brede") /1973/ 2 Lloyd's Rep. 333 CA. Se uppföljningen exempelvis i Elena Shipping Ltd. v. Aidenfield Ltd. (The "Elena") /1986/ 1 Lloyd's Rep. 425 QB. Jfr däremot Bedford Steamship Co. Ltd. v. Navico A.G. (The "Ionian Skipper") /1977/ 2 Lloyd's Rep. 273 QB.

trend att godkänna möjligheterna till avdrag. Man har inte mera funnit stöd för eller motiv till att helt kategoriskt begränsa avdragsrätten.

> I Colonial Bank v. European Grain & Shipping Ltd. (The "Dominique") [379] hade det resebefraktade fartyget med last ombord ställts i kvarstad på initiativ av bortfraktarens borgenärer. Bortfraktaren visade inte intresse av att fortsätta resan. Beteendet ansågs utgöra **repudiation**. Enligt Gencon skulle frakten betalas i förskott, "full freight deemed to be earned in signing Bills of Lading, discountless and non-returnable, vessel and or cargo lost or not lost ...". Befraktaren var tvungen att omlasta med påföljd att tilläggskostnader uppstod. Befraktaren vägrade betala resefrakten som inkrävdes av en bank på vilken bortfraktaren överfört fraktfordran. I CA utreddes den omfattande bakgrunden till frågan om avdragsrätt. Mustill, L.J. ansåg att det med hänsyn till tidigare avgöranden inte förelåg hinder för att i detta fall verkställa avdrag så länge som kvittningsförutsättningarna i övrigt hade uppfyllts. Någon **freight rule** kom inte i fråga.

Det är trots The Dominique- avgörandet uppenbart att avdragsrätt beträffande resefrakten endast undantagsvis accepteras. Exempelvis föreligger det inte avdragsrätt i sådana fall då resan har slutförts. Rättsläget i denna fråga är uppenbart instabilt och något före The Dominique- avgörandet i CA har det fastställts i QB att resebortfraktarens brott mot att ställa alla lastutrymmen resebefraktaren till förfogande på grund av myndigheternas vägran att godkänna alla rum för den avtalade lasten inte berättigar resebefraktaren till avdrag. Det har förmodats att historiskt har **the freight rule** uppstått, emedan det i tider av dåliga kommunikationer kunde uppstå svårigheter för befälhavaren att utbetala besättningens löner och stå för fartygets utgifter om frakt inte erhölls. Rederiets intressen skulle prioriteras. Det är givet att man i dagens läge inte kan anse sådana aspekter vara lika relevanta som förut. Penningflödet genom bankkanaler sker i regel snabbt och effektivt och kommunikationsmöjligheterna är goda. Trots att den historiska förklaringen inte i dagens värld har relevans har **the freight rule** bibehållits närmast med hänvisning till domstolspraxis [380].

---

[379] /1988/ 1 Lloyd's Rep. 215 CA. Jfr **obiter dictum** av Lloyd, J. i Care Shipping Corp. v. Latin American Shipping Corp. (The "Cebu") /1983/ 1 Lloyd's Rep. 302 QB på s. 306.

[380] I Cleobulos Shipping Co. Ltd. v. Intertanker Ltd. (The "Cleon") /1983/ 1 Lloyd's Rep. 586 CA kunde lossningen inte genomföras såsom planerat på grund av

I amerikansk rätt är rättsläget för tidsbefraktningens del oklart. Man betonar som utgångspunkt certepartiets ordalydelse. Härigenom vill man uppenbart se avdraget som en certepartireglerad rätt. Exempelvis NYPE har tolkats innehålla förbud mot andra avdrag än de som framgår av dess klausuler. Denna tolkning har accepterats i ett antal fall i skiljemannapraxis i New York [381].

Resebefraktaren kan under vissa förutsättningar framställa kvittningsanspråk mot resefrakten i form av **recoupment**, bl.a. vid godsskador,

---

störningar i fartygets pumpningsanordningar. Lossningen på ett annat ställe gav dessutom bortfraktaren rätt till tilläggsfrakt. Befraktaren ansågs inte ha haft rätt att avdra de uppkomna kostnaderna från resefrakten. Se The Elena- avgörandet i not 378 om ovan i texten hävdade aspekter. I det konkreta fallet ansågs resebefraktaren inte berättigad till att avdra sina krav från resefrakten trots att resebortfraktaren inte hade ställt avtalade lastutrymmen till hans förfogande. Se The Brede- avgörandet i not 378 ovan s. 346 f. om den historiska förklaringen.

Se ytterligare om avdrag från tidsfrakt och resefrakt Rose passim, där det finns ett antal hänvisningar till domstolsavgöranden. Se vidare Carver §§ 1669 och 1723-1727, Scrutton s. 341 ff. och s. 361 ff. samt Time Charters s. 159 ff., s. 170 f. och s. 390. Se även Palaja s. 220 ff., Michelet (Tidsfrakt) s. 315 f. och Gard-News 76/1979 s. 5 ff.

381 I M/V Golden Swan (1983) SMA 1795 var det fråga om NYPE jämte tilläggsklausuler. Tidsbefraktaren hade innehållit frakt på grund av överförbrukning av bränsle. Skiljemännen uttalade, s. 23: "The Charter Party is very specific where it applies to payment of hire, and deductions from hire payments have long been legally established not to be permissible unless they are expressly so provided for in the Charter Party". Se detsamma i M/V Theokos (1986) SMA 2253 samt M.V. Atlantico (1982) SMA 1723 och hänvisningen till fast praxis. I M/V World Kingdom (1983) SMA 1910 tolkades Texacotime 2 inte berättiga till innehållande. Se samma riktlinjer i M/V Don Antonio Botelho (1983) SMA 1775. Tidsbefraktaren hade innehållit USD 81.738,77 medan tidsbortfraktaren medgav ett ansvar på USD 2.325,17 i anledning av fartygets undermåliga prestanda. Tidsbefraktaren ålades att betala ränta för hela det innehållna beloppet, alltså inklusive USD 2.325,17. Se dock M/V Georgios Matsas (1986) SMA 2294 och möjligheterna till **set off** eller **recoupment**. I The Myriam 1952 AMC 1625 Arb konstaterade majoriteten att tidsbefraktaren trots en deviation för tidsbortfraktarens räkning inte hade rätt att avdra en motsvarande fordran från tidsfrakten. Slutsatsen motiverades dock med att motfordran var oklar. I övrigt antyder motiveringarna att avdrag inte principiellt vore uteslutet. Jfr i denna riktning även New Northland 1932 AMC 900 EDNY s. 908 f., M/V Aristogelos (1980) SMA 1423 och Amerada Hess Shipping Corp. - Ina Tankers Corp. 1979 AMC 116 Arb s. 129 ff. Jfr om lojalitetshänsyn Santa Maria Shipowners & Trading Ltd. - Unimarine, Inc. (1979) SMA 1390. Se vidare Benedict s. 1-48 ff., O'Brien passim, Rose s. 42, Time Charters s. 179 f. och Vandeventer s. 813 f. Jfr Carver § 1726 och Palaja s. 224.

men å andra sidan har certepartiets uttryck "without discount" tolkats innebära förbud mot avdrag [382].

Innehållandet av frakt aktualiseras vid fel främst i samband med tidsbefraktningen. Den allmänna nordiska avtalsrättsliga och köprättsliga bakgrunden visar att innehållandet av prestation är acceptabelt i ett antal olika fall. Det kan inte påträffas motiv vilka principiellt skulle berättiga ett uteslutande av en likadan påföljd i tidsbefraktningssammanhang. Påföljdens funktioner har klarlagts tidigare. Den pragmatiska effekten av påföljden kan däremot ifrågasättas, emedan off hire jämte den därtill hörande regleringen av avdragsrätten långt konsumerar det tänkbara användningsområdet.

En obegränsad rätt för tidsbefraktaren att vid fel i fartyget innehålla den del av frakten som motsvarar hans krav ger möjligheter till spekulation [383]. Det är centralt i befraktningsförhållanden att utesluta denna möjlighet. Bortfraktaren skall skyddas mot ett oskäligt innehållande av frakten. Åtgärden kan allvarligt rubba bortfraktarens behov av **cash-flow**[384]. Bortfraktaren kan dessutom i anledning av utfärdat konossement ha skyldighet att genomföra en transport som inte har motsvarande täckning i tidsfrakten.

---

[382] Se Pennsylvania R. Co. v. Miller (1941) 124 F 2d. 160 5CCA och beskrivningen på s. 162: "The doctrine of recoupment was derived from the civil law, and was adopted as a part of the common law. Under it a defendant is entitled to claim, by way of deduction, all just allowances or demands accruing to him in respect of the same transaction that forms the ground of the action. This is not a set-off or counterclaim in the strict sence, because it is not in the nature of a cross demand, but rather it lessens or defeats any recovery by the plaintiff". Jfr betoningen av karaktären av "defense" i Bull v. United States (1935) 295 U.S. 247. I Compagnia Naviera Puerto Madrin S.A. Panama v. Esso Standard Oil Co. 1962 AMC 147 ansågs **recoupment** möjlig trots preskription av motfordran. Se vidare Edward S. Smith 1929 AMC 962 MDAla s. 970 f. samt The Aries- avgörandet, not 378 ovan, och uttalandet av Lord Salmon på s. 341 f. Se Metallgesellschaft A. G. v. M/V Capitan Constante 1986 AMC 1817 2CCA om "without discount" i Asbatankvoy. Avdrag i anledning av lastskada tolkades vara förbjudet. Se även M/S Capitaine Constante (1985) SMA 2091 varvid certepartiets "without discount" tolkades så att avdrag från frakten inte var berättigat och M/S Garbis (1982) SMA 1714 varvid man för resebefraktningens del konstaterade betydelsen av att certepartiet (explicit) skulle berättiga till avdrag.

[383] Vid höga fraktrater har tidsbortfraktaren ett starkt intresse av **withdrawal**.

[384] Jfr The Kostas Melas- avgörandet, not 376 ovan, s. 26. Jfr dock The Nanfri-avgörandet, not 369 ovan, och uttalandet av Goff, L.J. på s. 145 samt Palaja s. 213.

Förskottsfrakt enligt certepartiet eller SjöL 144 § 1 mom. ger inte bortfraktaren tillräckligt skydd. Ej heller de panträttsliga arrangemangen tycks säkerställa bortfraktarens ställning i godtagbar grad med tanke på penningflödet.

> Panträttsklausulen 18 i Baltime har följande ordalydelse: "The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all money paid in advance and not earned" [385].

Bortfraktaren har panträtt i underfrakter [386], men vissa pragmatiska restriktioner är förenade med denna rätt. För det första skall underbefraktaren meddelas om utövande av panträtten. För det andra kan betalning till tidsbefraktaren redan ha ägt rum. För det tredje är det sannolikt att underbefraktaren inte vill ta risken att utbetala åt tidsbortfraktaren, emedan han inte har tillräckliga förutsättningar att bedöma rättsläget mellan tidsbefraktningsavtalets parter. Mera sannolikt är att betalningen verkställs i vardera partens namn. Beloppet kan inte användas före ett avgörande i tvisten har uppnåtts. För det fjärde är en underfrakts funktion som pant osäker. Det är endast fråga om en särskild säkerhet för tidsbortfraktaren beträffande en fordran som denna senare eventuellt konstateras vara berättigad till [387].

---

[385] Se även NYPE kl 18 som inte uppställer förutsättningen "belonging to the Time-Charterers". NYPE's formulering ger därmed mera omfattande möjligheter för tidsbortfraktaren att utöva panträtt än Baltime. Enligt NYPE kan även underunderfrakter (**sub-sub-freights**) omfattas. Se närmare om tolkningen Care Shipping Corp. v. Latin American Shipping Corp. (The "Cebu") /1983/ 1 Lloyd's Rep. 302 QB, särskilt s. 306 ff. Dessutom ansågs uttrycket "sub-freight" omfatta "hire". Det betonades att det inte var acceptabelt att göra tidsbortfraktarens ställning beroende av om tidsbefraktaren erhållit betalning i form av "freight" eller "hire".

[386] Jfr Gram (Inndrivelse) s. 16 ff.

[387] Se The Nanfri- avgörandet och uttalandet av Lord Denning, M.R. på s. 142 och The Cebu- avgörandet i not 385 ovan s. 307 ff. Se Re Welsh Irish Ferries Ltd. (The "Ugland Trailer") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 372 Ch.D. om bortfall av panträtten i underfrakter efter betalning till befraktaren. Tidsbortfraktaren kan givetvis utöva panträtt även i last ("all cargoes"). Se vidare G. & N. Angelakis Shipping Co. v. Compagnie National Algerienne De Navigation (The "Attika Hope") /1988/ 1 Lloyd's Rep. 439 QB varvid cession gavs företräde framom lien- klausulen i anledning av tidsprioritering. Se även Palaja s. 340 ff., Befraktning s. 151, Gram (Inndrivelse) s. 18 ff., idem s. 192 ff.

Det föreligger behov av att skydda bortfraktaren genom en precisering av förutsättningarna för innehållande av frakt. Restriktionerna står i harmoni med den principiella utgångspunkten för påföljdsmekanismen enligt vilken avtalets avvecklande i så liten grad som möjligt skall avvika från det ursprungliga avtalet. Jämförelser kan göras med **withdrawal**- fall varvid man ansett att smärre förseningar med tidsfraktens betalning inte skall berättiga tidsbortfraktaren att häva [388].

Fel av ringa betydelse för befraktaren leder ofta över huvud taget inte till anspråk från hans sida. Det ringa felet påverkar i regel inte befraktarens möjligheter att faktiskt disponera över fartyget och felet går ofta att avhjälpa utan relevant uppehåll. Det nu sagda berättigar till att förorda att befraktaren inte har rätt att innehålla frakten eller en del därav om felet i fartyget är ringa. Denna rekommendation omfattar påföljdens påtryckningS- och upplösningsfunktioner. I fråga om den sistnämnda funktionen föreligger dessutom ett direkt samband med hävning.

De facto kan man inte hindra befraktaren från att verkställa innehållande. Man har dock infört ett särskilt avvägningsmoment som sänker tröskeln för bortfraktarens möjligheter att framställa anspråk (hävning, tillfälligt avbrott i prestation, dvs. detentionsrätt, skadestånd, dröjsmålsränta) mot befraktaren då denna har gjort en felaktig bedömning av innehållandets berättigande [389].

I samband med berättigat innehållande är det möjligt att avtalet hävs. Vissa problem kan uppstå i anledning av hävningens **ex nunc**- verkan. Tidsbefraktaren kan ha erhållit en fördel före hävningen närmast genom att bortfraktaren presterat någonting. Det torde dock inte föreligga skäl att på denna grund skrida till detaljerade kalkyler om den tänkbara nyttan för befraktaren i samband med innehållandet. Befraktaren kan inte belastas för att det innehållna beloppet inte exakt motsvarar parternas ömsesidiga ekonomiska intressen [390]. Den slutgiltiga ekonomiska regleringen kan åstadkommas skilt exempelvis med beaktande av reglerna om otillbörlig fördel.

---

och Bredholt & Philip s. 237 f. Jfr Jantzen (Certepartier) s. 321 f. Se även Time Charters s. 180, s. 335 ff. och s. 342 ff.

388 Se ND 1970.432 (Dansk skiljedom). Se vidare Palaja s. 303 ff., Bengtsson s. 469 f., Gram (Chartering) s. 13 ff., idem (Inndrivelse) s. 21 ff. och idem s. 189 f. I vissa certepartier tas uttrycklig ställning till verkan av dröjsmål med betalningen.

389 Se om följderna vid oberättigat innehållande Gram (Inndrivelse) s. 20 ff. Se även Asbatime kl 29 raderna 382 - 387.

390 Jfr KöpL 65 § 1 mom.

Då ett berättigat avvisande vid tidsbefraktningsperiodens början leder till en placering av vederlagsrisken på tidsbortfraktaren har innehållandet vid fartygets befraktningsrättsliga avlämnande inte någon större betydelse. Formellt behöver tidsbefraktaren inte avvisa fartyget för att kunna bibehålla rätten till innehållande, men i så fall förlorar han möjligheten att häva i stöd av kancelleringsklausulen, även om en annan tolkning av denna klausul har förordats **de lege ferenda** [391]. Innehållande aktualiseras därmed främst under tidsbefraktningsperioden.

Om avhjälpande av felet har ägt rum kan innehållande på ovan nämnda grund inte mera komma i fråga. De övriga grunderna för innehållandet avgörs i stöd av de förutsättningar som gäller i fråga om påföljdens säkerhetsfunktion. Frågan är något problematisk redan av systematiska skäl såsom tidigare har nämnts [392].

Certepartiet kan givetvis precisera denna del av påföljden [393].

Det är uppenbart att väsentlighetsrekvisitet inte kommer i användning i samband med säkerhetsfunktionen. KöpL 42 § och dess motiveringar visar att köparen har en omfattande rätt att innehålla betalning. Innehållandet tycks omfatta möjligheten till kvittning på grund av prisnedsättnings- och skadeståndskrav. Om man uppställer hypotesen att KöpL reflekterar allmänna avtalsrättsliga utvecklingslinjer är innehållandet som uppfyllande säkerhetsfunktionen i princip underställt de normala förutsättningar som gäller för denna påföljd. I KöpL utgår man dock från att innehållandets generella förutsättningar inte är särskilt stränga. Inom tidsbefraktningen har man påtalat en annan nyansering för påtrycknings- och upplösningsfunktionernas del. Även om innehållandet inte förutsätter väsentligt fel vid köp har man i KöpL:s förarbeten betonat att påföljden inte får användas i större omfattning än vad som motsvarar köparens krav. Om hävning är utesluten kan innehållande ske endast till sådant belopp som motsvarar prisnedsättnings- eller skadeståndskravet. Detta utgör en faktisk begränsning av påföljdens användningsmöjligheter. Man betonar att för hårda krav inte skall ställas på köparen, men å andra sidan framgår det att köparen måste ha visst belägg då han beräknar beloppet på det som han innehåller.

Då kvittningsförutsättningarna i befraktningsavtalsrelationen har preciserats har det ansetts skäligt att förutsätta en tillräcklig utredning av

---

391 Jfr Christensens uttalanden vid köp s. 96 f. och s. 99.

392 Se även KSL 5:12.

393 I NSM 1980 s. 4663 ingår en klausulrekommendation som långt tillgodoser behovet av att skydda tidsbortfraktaren.

befraktaren över grunderna till och beloppet av motfordran och avdraget[394]. Ett kvittningsmeddelande hör till kvittningens förutsättningar. Om tidsbefraktaren besitter nödig utredning om fraktnedsättningens eller skadeståndets grunder och belopp skall den tillställas tidsbortfraktaren. I sådana fall framstår prisnedsättningens eller skadeståndets berättigande så klart att man inte löper risken för spekulationer från befraktarens sida. Det innehållna och avdragna beloppet skall motsvara befraktarens krav. Hela tidsfrakten behöver därmed inte bli föremål för avdrag. Exakta kalkyler kan inte förutsättas. Det relevanta är att de är pålitliga och uppgjorda i god tro. Bortfraktaren kan inte göra påföljder gällande om dessa rekvisit har uppfyllts även om kalkylerna senare skulle visa sig felaktiga. I annat fall skulle påföljden förlora sin pragmatiska betydelse, emedan det sällan står faktiskt och rättsligt klart hurudana exakta belopp det är fråga om. Exempelvis kan hänvisas till de tidigare påtalade riktlinjerna beträffande fraktnedsättningens skönsmässiga del, se avsnitt 6.2.3 vid not 87. Med hänsyn till det ovan nämnda är innehållandet endast en teknisk förberedande åtgärd för att verkställa kvittning i form av avdrag från frakten [395].

Resefrakten anses som utgångspunkt införtjänad vid resans slut förutsatt att godset är i behåll, jfr SjöL 125 § 1 mom. Innehållandets påtrycknings- och upplösningsfunktioner inträder därmed inte. Dessutom leder befraktarens avvisande av fartyget till att frakt inte utgår, om den exempelvis förfaller till betalning vid lastningen eller vid utfärdande av ombordkonossement. Om däremot resefrakten eller en del därav i stöd av certepartiet skall betalas i förskott kan man förorda en motsvarande avvägning som ovan för tidsbefraktningens del. För att situationen **de facto** skall aktualiseras krävs det att felet framgår före betalning av resefrakten och att bl.a. liggetidsreglerna inte i tillräcklig grad förmår styra parternas mellanhavanden [396]. Vad gäller säkerhetsfunktionen kan man svårligen finna stöd för att avvika från de riktlinjer som förordades för tidsbefraktningens del. Restriktionerna i rätten att göra avdrag från resefrakten kan motiveras endast med hänsyn till godsskador och skador i anledning av dröjsmål med godsets utlämnande. Däremot kan man svårligen se att

---

394 Jfr RänteL 7 § om dröjsmålsränta på skadestånd och hänvisningen till skälig utredning. Se Reg.prop. 109/81 s. 21 f.

395 Befraktaren kan påverka bortfraktaren även på annat sätt, främst genom att belägga fartyget med kvarstad. Kvarstadsförutsättningarna enligt finsk rätt avgörs i stöd av UL 7 kap.

396 Bortfraktaren kan eventuellt förhindra innehållandet genom att anteckna fraktkravet i konossementet vilket medför en möjlighet att kräva frakten av mottagaren.

resebefraktaren inte skulle kunna göra avdrag från frakten exempelvis vid ren förmögenhetsskada på grund av kortskeppning eller på grund av felaktig beskrivning av fartygets lyftanordningar. För mottagarens del kan läget vara problematiskt på grund av bortfraktarens möjligheter att hålla lasten som säkerhet för betalning, se SjöL 112-117 §§ och 219 § 3) punkten [397]. Denna omständighet kan ha den verkan att resebefraktaren avstår från avdrag för att undvika störningar i köpavtalsrelationen.

6.2.7. Om befraktarens undersökningsplikt

Det har tidigare framgått att avtalsborgenärens vetskap om fel i avtalsföremålet innebär att avtalsgäldenären inte svarar för detta om det inte av omständigheterna framgår att avhjälpande skall äga rum. I så fall bör man närmare utreda vilka sådana omständigheter är [398]. I KöpL 20 § 1 mom. ingår ett stadgande enligt vilket köparen inte som fel får åberopa det som han måste antas ha känt till vid köpet, jfr NKöpL 20 § 1 st. [399]. Regleringen ingår i kapitlet om varans beskaffenhet. Motsvarande principer gäller även för befraktarens vetskap om fel i fartyget vid avtalets ingående[400]. Vetskap kan uppstå på olika sätt såsom genom information

---

[397] Se härom Rosenmeyer s. 290 ff.

[398] Se avsnitt 4.4. ovan. Se även Taxell s. 325 f. och Rodhe s. 271 f. Se Sundberg s. 146 ff. som diskuterar grunderna för relevansen av vetskap hos avtalsborgenären/legotagaren samt frågan om under vilka förutsättningar avhjälpningsplikt kan presumeras. Sundberg utgår närmast från att avhjälpningsplikt föreligger trots legotagarens vetskap om felet utom vid legotagarens illojala syfte.

[399] I köplagsmotiven betonas att vid bedömningen av vad köparen kan antas ha varit medveten om måste beaktas att köparen insett felets betydelse. En fackman besitter lättare detta inseende än en lekman. Av motiven framgår vidare att man beaktat möjligheten att parterna överenskommit om felets avhjälpande före det köprättsliga avlämnandet. Se Reg.prop. 93/86 s. 61 och Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 62 f. Se även FN- konventionen art. 35 (3) varvid köparens vetskap om "fel" förhindrar relevans, dock inte vad gäller det som har avtalats enligt art. 35 (1), se Reg.prop. 198/86 s. 19 och Honnold sect. 229.

[400] I avgörandet Helsingfors hovrätt V 1978/188, 18.11.1981 hade resebefraktaren frånträtt fraktslutet, emedan fartyget saknade lyftanordningar vilka visade sig vara nödvändiga i lastningshamnen. Resebefraktaren ålades att ersätta resebortfraktarens förluster. Bl.a. hade resebefraktaren enligt hovrätten (s. 3) "visats vid fraktslutet ha ägt kännedom om "att fartyget saknade vinschar. Se Falkanger (Leie) s. 192 f.

av bortfraktaren och genom en av befraktaren föranstaltad besiktning. Frågan om avtalsborgenärens vetskap är inte anknuten till påföljdsmekanismen utan till relevansbedömningen. Om befraktaren exempelvis är medveten om att lyftanordningarna på fartyget inte fungerar och trots detta befraktar fartyget är utgångspunkten att fel i fartyget i juridisk bemärkelse inte föreligger.

Till betydelsen av befraktarens vetskap anknyts reservationen om bortfraktarens avhjälpningsplikt. Självfallet kan avtalet explicit utgå från att bortfraktaren avhjälper felet. I annat fall blir man tvungen att uppställa presumtioner kring frågan. Det har ansetts att i fråga om fartygets centrala egenskaper jämte ett längre mellanrum mellan fraktslutet och fartygets avlämnande är presumtionen att avhjälpande skall äga rum utan att detta explicit behöver framgå av avtalet. Kravet på fartygets sjövärdighet har ansetts ingå i denna presumtion med den nyanseringen att lastvärdigheten eventuellt exkluderas [401]. Av resonemanget framgår inte på vilket sätt man bedömer frågan om fartygets "centrala egenskaper", men man har gjort en anknytning till att vetskap inte förhindrar uppkomst av relevans i sådana fall då man i tillit till bortfraktarens uppgifter ingått avtalet. Garantikonstruktionen kan anas även i denna bedömning [402]. Om man accepterar en tidigare nämnd omfattande räckvidd för uttrycket garanti innebär detta med hänsyn till individuella och särskilda uppgifter om fartyget att

---

[401] Se Falkanger (Leie) s. 193 ff. Falkanger nyanserar frågan vidare genom att hänvisa till att det finns en skyldighet gentemot myndigheterna att upprätthålla fartygets sjövärdighet och detta påverkar riskfördelningen mellan parterna så att legotagaren vid fartygslega trots vetskap kan utgå från att dessa skyldigheter uppfylls, se s. 194 not 83. Å andra sidan framställs amerikanska avgöranden vilka visar i en annan riktning. Enligt dessa vore vetskap ett hinder för relevans åtminstone vad gäller det lejda fartygets skick, se s. 195.

[402] Se Falkanger (Leie) s. 192 som anför att "Sjødyktighetsforpliktelsen...oppstår som utgangspunkt bare hvor leietageren har stolt på eieren, ikke hvor han har inngått avtalen i tillit til sin egenvurdering av skibets egenskaper, f.eks. efter en grundig besiktigelse". Se Sundberg s. 150 ff. som anser legotagarens vetskap vara utan betydelse i andra fall än vid hans illojala syfte. Sundbergs ställningstagande innebär att man vid saklega sällan kan tillmäta legotagarens vetskap relevans. Se vidare Grauers s. 219 som beträffande fartygsköp anför att avhjälpande kan presumeras vid köparens vetskap endast om säljaren varit medveten om felet. Köparen skall vid behov upplysa säljaren om detta. Se vidare Grauers s. 143 ff. och Braekhus (Mangler) s. 436 ff. om avtalad avhjälpningsplikt vid fartygsköp. Se allmänt Rodhe s. 271 som beträffande presumtionen om avhjälpningsplikt uttalar att "skäl för ett dylikt antagande kan vara att felet är så ingripande, att en överlåtelse eller upplåtelse skulle sakna mening om avvikelsen bleve beståndande". Jfr om befraktarens risk i stöd av egen bedömning Superior 1944 AMC 329 Arb.

befraktarens vetskap **de facto** inte förhindrar uppkomsten av relevans. Det skall tvärtom explicit framgå att avhjälpningsplikt för bortfraktaren inte har förelegat. Avhjälpningspliktens förekomst medför att man opererar med naturaluppfyllelse med sanktionsverkan, se avsnitt 6.2.1. ovan.

Den preciseringen kan förordas att en presumtion om bortfraktarens avhjälpningsplikt föreligger trots vetskap om felet hos befraktaren då relevansbedömningen följer de rekvisit som uppställts för fartygets särskilda egenskaper. Utgångsläget är att man har att göra å ena sidan med en preciserad och relevant individuell uppgift och å andra sidan med vetskap om att uppgiften inte vid avtalsögonblicket motsvarar fakta. I andra sammanhang har man till en stor del placerat risken för riktigheten av fartygets särskilda egenskaper på bortfraktaren. Det föreligger knappast motiv till att i den nu aktuella frågan avvika från denna ordning. Bortfraktaren får som utgångspunkt bära risken för att felet inte avhjälps intill avlämnandet.

Den ovan förordade presumtionen kan emellertid i vissa fall åsidosättas. Hänvisningen till ett längre mellanrum mellan fraktslutet och avlämnandet visar att de yttre omständigheterna skall vara sådana att avhjälpandet med skäl kan verkställas inom denna tidsram. Det skall klart framgå att avhjälpande inte är möjligt. Vid oklarheter följer man presumtionen om avhjälpningsplikt [403].

Läget är mera svårbedömt med hänsyn till sjövärdighetskravet. Att man i de "centrala egenskaperna" inrymmer den tekniska sjövärdigheten och resevärdigheten [404] påminner i garantisammanhang om hänvisningen till avtalsföremålets kärnegenskaper. Det är dock ifrågasatt huruvida man kan förutsätta en presumtion om bortfraktarens avhjälpningsplikt i dessa fall [405]. Det är fråga om fartygets allmänna funktionsduglighet. Bortfraktaren har inte varit aktiv beträffande upplysningar, ej heller är det fråga om fartygets individuella uppgifter. I dessa fall verkar det vara för betungande för bortfraktaren att utgå från en presumtion om avhjälpningsplikt. Som utgångspunkt skall befraktaren själv ta risken om han trots vetskap om

---

[403] Att det krävs mycket för att presumtionen om avhjälpande faller bort antyds av ett mäklarställningstagande som framgår av ND 1949.505 (SøHa) s. 507. Däremot uppbyggde domstolen sitt avgörande på frågan huruvida befraktaren ansågs ha accepterat en avvikelse från certepartiregleringen om att fartyget var ägnat för skoplossning. En sådan accept hade inte bevisats.

[404] Se om indelningen närmare avsnitt 7.2.1. nedan.

[405] Se ND 1975.1 (Norsk skiljedom) s. 23 som ger stöd för avsaknad av avhjälpningsplikt mellan fraktslutet och avlämnandet då det var fråga om fartygets avlämnande "i mangelfullt stand". Jfr dock Sundberg s. 150 ff. som för saklegans del tycks vara av annan åsikt. Se vidare om vetskap vid sjöovärdighet avsnitt 7.4.1.2.a. nedan.

felet ingår avtalet. Presumtionen är den motsatta i jämförelse med fartygets särskilda egenskaper. Att bortfraktaren i egenskap av fartygets ägare, redare eller den som handhar fartygets drift och skötsel kan ha ett administrativt eller straffrättsligt ansvar för fartygets sjöovärdighet är ägnat att påverka det faktiska avhjälpandet av felet, men kan inte anses ha betydelse beträffande riskfördelningen i befraktningsavtalsrelationen inom ramen för felfrågan. Däremot kan ett faktiskt myndighetsingripande föranleda att vederlagsrisken justeras närmast med hjälp av off hire- reglerna[406].

Trots den nu nämnda principiella ordningen är det uppenbart att parterna vid befraktarens vetskap om felet inte nöjer sig med presumtioner av ovan nämnda slag utan i stället explicit överenskommer om huruvida avhjälpande från bortfraktarens sida skall äga rum före avlämnandet.

Medan befraktarens vetskap i första hand berör ett bevisningsspörsmål [407] är detsamma inte fallet beträffande hans eventuella undersökningsplikt. Undersökningsplikten kan hänföras till tiden före fraktslutet (förhandsundersökning i form av besiktning) eller till tiden efter fraktslutet (efterhandsundersökning, on hire- besiktning). Det gäller att utreda huruvida undersökningsplikt föreligger, dess omfattning och verkan av försummelser. Till efterhandsundersökningen hör frågan om reklamationsskyldighet. Systematiskt berör förhandsundersökningen frågorna om relevans- och innehållsbedömningen, medan efterhandsundersökningen har samband med befraktarens möjligheter att göra påföljder gällande.

Det är givet att även i nu nämnda fall kan certepartiet explicit ta ställning till parternas rättsläge.

Enligt KöpL 20 § 2 mom. har köparens faktiska förhandsundersökning rättslig verkan, jfr NKöpL 20 § 2 st. Köparen har dessutom undersökningsplikt om säljaren uppmanar honom därtill och förhandsundersökningen med skäl kan verkställas [408]. En likadan regel ingår i SKöpL 47 § [409]. Det är osäkert huruvida en motsvarande plikt till förhandsundersökning kan uppställas för befraktaren. Reservationer har uttryckts åtmin-

---

406 Frågan om betydelsen av myndighetsingripande återkommer i samband med behandlingen av fartygets kommersiella egenskaper, se Del II.

407 Se härom Sundberg s. 149 f. Jfr M/T Phoenix Star (1985) SMA 2120.

408 Se Reg.prop. 93/86 s. 61 och Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 63. Se om rättsläget före KöpL Wetterstein (Säljarens) s. 244 ff. I FN- konventionen ingår inte bestämmelser om förhandsundersökning.

409 Se Hellner I s. 189 f. och Sundberg s. 152 ff. Se allmänt Rodhe s. 272.

stone för fartygslegans del [410]. Det kan svårligen inses varför befraktaren inte principiellt skulle ha skyldighet att besiktiga fartyget om han vid bortfraktarens uppmaning har skäliga möjligheter därtill. Frågan bör nyanseras.

Förhandsundersökningen ligger i befraktarens faktiska intresse i sådana fall då relevans beträffande någon egenskap i fartyget inte uppstår. Han kan genom besiktningen bilda sig en uppfattning om fartyget [411]. Befraktaren kan i avtalsförhandlingarna göra ett förbehåll enligt vilket avtalets uppkomst är beroende av besiktning [412].

Vad gäller förhandsundersökningens omfattning kan man enligt KöpL 20 § 2 mom. vid godtagbar anledning avstå från undersökning trots säljarens uppmaning härtill, jfr NKöpL 20 § 2 st. Enligt motiven är detta möjligt om "säljaren har gett köparen grundad anledning att i något avseende begränsa undersökningen eller att förhållandena eljest gjort det befogat att inskränka undersökningen" [413]. Uttalandet kan tolkas så att exempelvis säljarens särskilda utfästelser utgör en grundad anledning för köparen att till denna del avstå från undersökningen trots säljarens uppmaning härtill, medan läget förhåller sig annorlunda då det inte är fråga om en särskild utfästelse [414]. Man kan förmoda att ovan uttalade riktlinjer även gäller be-

---

[410] Jfr Falkanger (Leie) s. 196 f. Se allmänt om saklega Takki s. 108 f. som inte accepterar köprättsliga principer då legogivaren har en bevaringsplikt beträffande legoföremålet. Se vidare Sundberg s. 156. Dessa uttalanden torde dock i första hand beröra efterhandsundersökningen.

[411] Det är fråga om ett slags begränsad **caveat emptor**- princip. Jfr Taxell s. 326 och Hellner I s. 189. Se även Ussing s. 37.

[412] Se Gorton (Shipping) s. 38.

[413] Se Reg.prop. 93/86 s. 61 och Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 63. Se även Hellner I s. 189 f.

[414] Se Wetterstein (Säljarens) s. 252 ff. som för tidigare finsk köprätts del fastslår detta som **de lege lata**. Wetterstein nyanserar dock frågan om förhandsundersökningens omfattning. Bl.a. skall beaktas "typen av köp och avtalsparter, varuslaget, branschpraxis och kutym...". Wettersteins utredning visar att åsiktsskillnader om konstellationen säljarens garanti - omfattningen av köparens förhandsundersökning föreligger i nordisk köprättslig doktrin. Se om fartygsköp Grauers s. 219 ff. som utgår från en glidande skala från att vid uttryckliga garantier har köparen ingen eller endast en starkt reducerad undersökningsplikt till att vid friskrivning har köparen maximal undersökningsplikt. Jfr även HD 1988:64 om att köparen vid fastighetsköp inte ansågs ha haft undersökningsplikt om planläggningen, emedan han hade haft rätt att förlita sig på de uppgifter som hade givits av fastighetsförmedlaren.

fraktningsavtal [415]. Det kan å andra sidan poängteras att i bortfraktarens uppmaning till undersökning kan ingå ett uttalande som kan uppfattas som uppkomstförbehåll eller felfriskrivning, se avsnitten 4.5. och 5.2.2.3. ovan [416].

I samband med förhandsundersökningen kan givetvis konstateras fel trots ovan nämnda begränsningar i undersökningens omfattning. De ovan nämnda principerna beträffande befraktarens vetskap om felet leder dock konsekvent till att en förhandsundersökning knappast har någon större rättslig betydelse till befraktarens nackdel om relevans har uppstått enligt de riktlinjer som gäller i fråga om fartygets särskilda egenskaper. Även om man i förhandsundersökningen skulle konstatera bristfälligheter kan man utgå från presumtionen om bortfraktarens avhjälpningsplikt.

Frågan kan anses te sig annorlunda med hänsyn till fartygets sjövärdighet. I legoförhållanden har man motiverat avsaknad av legotagarens undersökningsplikt med att legogivaren har en bevaringsplikt beträffande legoföremålet [417]. Man kan dock knappast avvika från de allmänna principerna om att en faktisk undersökning eller en uppmaning till undersökning från bortfraktarens sida som inte iakttas medför att sjöovärdighet inte kan göras gällande av befraktaren om denna brist skulle ha kunnat konstateras vid en omsorgsfull förhandsundersökning [418].

---

[415] I ND 1980.269 (Oslo byrett) hade ett fartyg lejts för logiändamål. Legotagaren anförde att fartyget inte uppfyllde avtalet, emedan logiplatserna inte var tillräckliga. Majoriteten förkastade legotagarens anspråk emedan denne hade besiktigat fartyget och funnit det brukbart för det avsedda ändamålet. Minoriteten uttalade dock att det var klart att legotagaren inte hade orsak att närmare undersöka fartyget, emedan logiplatsernas antal särskilt hade framgått i samband med förhandlingarna. Se vidare Falkanger (Leie) s. 196 om fartygslega: "Legges det til grunn at en undersøkelsesplikt ikke betyr noe hvor en egenskap er garantert eller eieren har opptrådt svikaktig, blir problemet om leietageren forøvrig har noen undersøkelsesplikt". Se allmänt Rodhe s. 272 som hänvisar till att borgenären eventuellt inte har undersökningsplikt då garantin grundas på enuntiation eller tillförsäkran. Härmed skulle garanti för normal standard och en på borgenärens förutsättning grundad individuellt bestämd standard falla innanför undersökningsplikten. Jfr dock finsk skiljedom 1984 Enso-Gutzeit Oy/ Rederiaktiebolaget Sally (opublicerad) s. 79 varvid skiljemännen antydde att legotagaren hade plikt att utan särskild uppmaning från legogivarens sida förhandsundersöka vissa faktiska omständigheter kring den angivna dödviktsuppgiften. Motiveringarna i frågan är dock oklara.

[416] Jfr diskussionen i Sundberg s. 155 f.

[417] Se not 410 ovan.

[418] Se Falkanger (Leie) s. 196 ff.

En culpaavvägning måste vidtas med hänsyn till sjövärdighetsfrågan. Köplagsmotiven betonar bl.a. att man skall beakta huruvida köparen har varit fackman. Däremot förutsätts inte att köparen skall anlita sakkunskap[419]. I befraktningsförhållanden kan man utgå från att bortfraktaren och hans (självständiga) medhjälpare förutsätts ha sakkunskap om fartygets allmänna skick. Befraktaren har inte samma ställning. Man kan inte kräva att denne genomför en ingående undersökning av fartyget varvid även svårt konstaterbara fel kunde yppas. Med hänsyn till befraktningsförhållandenas varierande karaktär är en närmare nyansering dock påkallad. I resebefraktningen är det ofta fråga om tidsmässigt begränsade möjligheter att överväga huruvida fraktslut skall ingås eller inte. Av undersökningen kan knappast krävas någon särskild omfattning eller genomgriplighet. Detsamma gäller andra tidsbefraktningsförhållanden utom långtidscertepartier. Fartyget kan exempelvis ligga i en olämplig hamn eller vara på resa. Av befraktaren kan man med skäl inte förutsätta att lämpliga besiktningsmän engageras på främmande ort [420]. Sjövärdigheten kan dessutom beröra komplicerade tekniska förhållanden. I fråga om långtidscertepartier, vilka kan spänna över fartygets ekonomiska livslängd, kan eventuellt viss ytterligare försiktighet krävas även av tidsbefraktaren trots att man mera allmänt har betonat befraktarens begränsade möjligheter till undersökning. Vid långtidscertepartier är läget i viss mån jämförbart med "ägande". Avtalstypen påminner om överlåtelse åtminstone till vissa delar och den faktiska tidsmässiga ramen för avvägningen av huruvida fraktslut skall ingås eller inte är mera omfattande än i fråga om annan tidsbefraktning mm. [421].

En förhandsundersökning kan vara möjlig genom dokument rörande fartyget, men dessa visar knappast någonting om fartygets faktiska funktionsduglighet. Helt onyanserat gäller detta inte. Ritningarna kan exempelvis visa de närmare däcks- och lastrumsarrangemangen. Befraktaren kan i ett sådant fall inte efteråt hänvisa till fel om arrangemangen förhindrar hans syftemål. Befraktarens ställning härvid är inte beroende av om relevansen uppstått genom de rekvisit som gäller för fartygets särskilda

---

[419] Se Reg.prop. 93/86 s. 62.

[420] En motsvarande syn framförs av Falkanger (Leie) s. 197. Falkanger behandlar detta systematiskt under frågan huruvida befraktaren över huvud taget har en undersökningsplikt. Se dessutom s. 199 ff.

[421] En likadan nyansering framförs av Falkanger (Leie) s. 197.

egenskaper, emedan åtminstone bestående och fasta arrangemang ombord naturligen har en sådan karaktär att de inte kan avhjälpas [422].

Om befraktaren har anlitat sakkunniga skall detta beaktas vid avvägningen, men den ovan uttalade nyanseringen kan inte förbises. Befraktaren kan eventuellt anses ha varit försumlig beträffande förhandsundersökningen om han inte anlitat sakkunniga trots att det inte inom befraktarens företag föreligger **know-how** om befraktning av fartyg och om fartygens tekniska data.

I KöpL 20 § 2 mom. uttalas att köparen trots försummelser vid förhandsundersökningen kan åberopa felet, om säljaren har handlat i strid med tro och heder, jfr NKöpL 20 § 2 st. varvid det även hänvisas till "grovt aktløst" förfarande från säljarens sida. I de finska motiven nämns som exempel att "säljaren måste antas känna till ett fel i varan men har underlåtit att upplysa köparen om det" [423]. I SKöpL 47 § hänvisas till säljarens svikliga förfarande. Bortfraktarens motsvarande illojala beteende kan ej heller tillmätas skydd [424]. Härvid avviker man inte från stadgade uppfattningar.

Ofta föranstaltas ingen förhandsundersökning eller ges ingen uppmaning till förhandsundersökning i samband med rese- och tidsbefraktningen[425]. Det ovan sagda har därmed inget praktiskt intresse. Däremot är det inte ovanligt att parterna i tidsbefraktningen ordnar en on hire-besiktning av fartyget vid dess befraktningsrättsliga avlämnande, åtminstone till vissa delar [426]. On hire- besiktningen är inte ensidig i likhet med

---

[422] De befraktaren företedda dokumenten kan även påverka innehållsbedömningen. Exempelvis kan en oklar lastkapacitetsformulering i certepartiet förtydligas genom ritningar och annan dokumentering.

[423] Se Reg.prop. 93/86 s. 62 och Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 63. Jfr Wetterstein (Säljarens) s. 249.

[424] Se ND 1980.269 (Oslo byrett) och minoritetens uttalande på s. 276: "Mindretallet finner etter dette at det ville stride mot redelighet og god tro om saksøkeren påberopte seg saksøktes godkjennelse av avtalen. Det er ikke i samsvar med god forretningsskikk å forholde seg så passiv som saksøkeren gjorde når han måtte vaere klar over at det skip han skulle leie bort kunne vaere beheftet med mangler". Minoriteten ansåg AvtL 33 § tillämplig.

[425] Se även Falkanger (Leie) s. 198.

[426] En av orsakerna till efterhandsundersökning i fartygslega är att fartygets skick kan försämras mellan fraktslutet och avlämnandet. Behovet av en efterhandsundersökning leder till att förhandsundersökning av kostnadsskäl inte vidtas. Se härom Sundberg s. 120 och Falkanger (Leie) s. 198. Det är ifrågasatt huruvida en motsvarande

den köprättsliga efterhandsundersökningen. Besiktningsmannen kan representera vardera partens intressen, men parterna kan även utse sina egna besiktningsmän. Över besiktningen utfärdas ett särskilt bevis [427].

NUSjöL tar explicit ställning till on hire- besiktning i tidsbefraktningen. Lagberedningens ställningstagande visar att denna form av undersökning är den i praktiken betydelsefulla.

> I NUSjöL ingår följande stipulering: "Envar av parterna får vid avlämnandet begära sedvanlig besiktning av fartyget, dess utrustning och kvarvarande bränsle.
>
> Kostnaderna, inbegripet kostnader för tidsförlust som har föranletts av besiktningen, skall bäras av parterna med hälften var.
>
> Besiktningsutlåtandet utgör bevis om fartygets och utrustningens skick samt omfattningen av kvarvarande bränsle, om inte annat visas".
>
> NUSjöL beaktar möjligheten att fartyget avlämnas till sjöss. Det anförs att besiktningen "skall företas i den första hamn som fartyget anlöper efter avlämnandet". Regleringen fortsätter: "Om det konstateras att fel i fartyget föreligger skall frakt inte betalas för den tid som går förlorad för att avhjälpa felet". Vidare anförs det att vid hävning på grund av att avhjälpande inte har ägt rum i tid bortfaller tidsbortfraktarens rätt till frakt från avlämnandet.

I NUSjöL utgår man från en sedvanlig besiktning och från att besiktningsresultatet utgör en presumtion om fartygets och utrustningens skick vid avlämnandet. Presumtionen kan motbevisas. Vid avlämnande till sjöss har det ansetts föreligga behov av tilläggsregler närmast för att precisera vederlagsrisken mellan parterna.

Enligt certepartiet kan parterna ha utgått från att fartyget avlämnas i en hamn, vid en viss kajplats, i en docka eller ute på redden [428]. Parterna kan ingå avtalet även så att avlämnandet sker medan fartyget är på resa exem-

---

konstellation gäller vid befraktning med beaktande av efterhandsundersökningens sedvanliga omfattning.

[427] Se Asbatime kl 34 och Fonasbatime kl 6 varvid man utgår från två besiktningsmän samt Sinotime 1980 kl 7. Jfr Falkanger (Leie) s. 206 f.

[428] Se Linertime kl 1 "... the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers ... at the port stated in Box 16 in such ready berth where she can safely lie ..." och NYPE raderna 18-21 "Vessel to be placed at the disposal of the Charterers, at ... in such dock or at such wharf or place ... as the Charterers may direct". Se även exempelvis Supplytime kl 2.

pelvis vid "passing Gibraltar". Det är till och med inte uteslutet med en retroaktiv befraktning exempelvis så att tidsbefraktaren står för en viss del av den redan verkställda barlastresan. Ett annat fall utgörs av de arrangemang enligt vilka fartyget anses avlämnat vid tagning av lots (**taking inward pilot;** TIP). Då tidsbortfraktaren i dessa fall bär risken för lotsarnas arbetsinställelse eller andra hinder vid lotstagning såsom väderlek används även alternativet fartygets ankomst till lotsplats (**arrival at pilot station**; APS). Arrangemangen uppstår av kostnadsskäl. De leder till att tidsbortfraktaren inte behöver stå för diverse kostnader vid första hamnanlöp. Vid avlämnande till sjöss ordnas on hire- besiktning i första hamn[429].

Problematiken kring avlämnande till sjöss berör närmast tidsfaktorn, se avsnitt 6.9. nedan.

Frågan om on hire- besiktning och dess rättsliga relevans bör nyanseras. För det första skall man fastslå den juridiska ramen. För det andra är det av central vikt att beakta de särdrag som berör befraktningsrätten och on hire- besiktningen.

Enligt KöpL 31 § har köparen plikt att undersöka varan efter avlämnandet, jfr NKöpL 31 §. Enligt KöpL 32 § har köparen skyldighet att reklamera inom skälig tid efter att han märkt eller borde ha märkt felet i varan, jfr NKöpL 32 § 1 st [430]. I annat fall har han inte rätt att åberopa felet. För godtagbar reklamation krävs att en preciserad uppgift meddelas om felet (neutral reklamation). Den skäliga tiden räknas från felets yppande om felet inte vid en omsorgsfull undersökning kunde ha framgått vid mottagandet av varan. Undantag i reklamationsskyldigheten gäller enligt 33 § "om säljaren har handlat grovt vårdslöst eller i strid mot tro och heder", jfr NKöpL 33 § [431]. En påföljdsreklamation krävs enligt 35 § vid

---

[429] Se Packard s. 21 ff.

[430] I NKöpL 32 § 2 st. uppställs främst med hänsyn till **in nuce**- problematiken en absolut två-årsfrist för reklamationen räknad från varans mottagande med undantag för säljarens åtagande att svara för varans hållbarhet utöver nämnda frist. Detta gäller inte vid konsumentköp. I den finska köplagspropositionen ingick ett motsvarande stadgande, men det bortföll i riksdagsbehandlingen med hänvisning till konsumentskyddsaspekter, se Lagutskottets bet. 13/86 s. 4.

[431] Se Reg.prop 93/86 s. 77 ff. och Ot. prop. Nr. 80 (1986 - 87) s. 77 ff. Se FN-konventionen art. 38-40. I art. 39 ingår även en absolut två-års reklamationsfrist. Se dock art. 44 enligt vilken rätten till prisavdrag och rätten till annat skadestånd än skadestånd för förlorad handelsvinst under vissa förutsättningar kan bibehållas trots försummad reklamation. Se Reg.prop. 198/86 s. 19 ff. och Honnold sect. 249 - 261. Se före KöpL om betydelsen av säljarens grova försummelse HD 1983 II 178. Enligt SKöpL 51 § 1 st. har köparen vid handelsköp en undersökningsplikt i enlighet med

krav på avhjälpande och enligt 39 § 2 mom. vid hävning, jfr FN-konventionen art. 46 (3) och art. 49. Även påföljdsreklamationen skall tillställas avtalsgäldenären inom skälig tid, men såsom av KöpL:s stadganden framgår gäller härvid särregler alltefter den aktuella påföljden.

Tidsfaktorn vid reklamation accentueras bl.a. för att även avtalsgäldenären skall ha möjligheter att vidta nödvändiga åtgärder, exempelvis i fråga om säkerställandet av bevisning. Både neutral reklamation och påföljdsreklamation kan allmänt i avtalsförhållanden motiveras med bl.a. lojalitetshänsyn. Det är dock givet att ett antal nyanser gäller bl.a. alltefter avtalstypen. Exempelvis har man i svensk rätt för saklegans del ställt frågan vilken reklamationens roll vid fel är. Några särskilda rättsskyddsbehov anknutna härtill anses inte föreligga då legogivaren under legotiden har en skyldighet att upprätthålla det lejdas avtalade egenskaper [432]. Det har även tidigare uttryckts reservationer mot att allmänt acceptera andra grunder än avtalsgäldenärens svek som undantag från den neutrala rekla-

---

gott handelsskick. Hänvisningen till gott handelsskick antyder att undersökningens omfattning företer variationer. Enligt SKöpL 52 § 1 st. skall köparen vid handelsköp reklamera om fel genast och i andra fall utan oskäligt uppehåll. I annat fall går köparen förlustig sin talan om han märkt eller borde ha märkt felet. I 2 st. ingår bestämmelser om påföljdsreklamation utan oskäligt uppehåll vid hävning och krav på fullgörelse. Påföljdsreklamationen behöver därmed i handelsköp inte ges lika snabbt som den neutrala reklamationen. Dessa skyldigheter föreligger enligt SKöpL 53 § inte "där säljaren svikligt förfarit, ej heller där han visat grov vårdslöshet och felet eller bristen länder köparen till märklig skada". Se ytterligare SKöpL 54 § om absolut tidsfrist. Se om köparens efterhandsundersökningsplikt särskilt Wetterstein (Säljarens) s. 250 ff. och om reklamation även med beaktande av säljarens garantiutfästelser s. 259 ff. I tidigare finsk köprätt fanns det vissa oklarheter om reklamationsskyldighetens omfattning, se Godenhielm s. 172 om skadestånd och dröjsmålsränta samt Taxell s. 473. Se även HD 1986 II 55 varvid meddelande om fel och anspråk på prisnedsättning vid bostadsköp som framställts ca. tre år efter övertagandet av besittningen ansågs som för sent framställt. Se även Hellner I s. 190 ff. Se om reklamationsklausulen i Saleform Grauers s. 221 f. Jfr UCC 2-513(1).

[432] Se Sundberg s. 154 ff. om köprättsliga principer i saklega. Jfr Takki s. 109 ff. som antar de av Sundberg uppställda riktlinjerna. Takkis ställningstaganden baserar sig emellertid nästan ordagrant på Sundbergs framställning och deras självständiga värde kan ifrågasättas. Se även Bengtsson (Särskilda) s. 48 f. Se vidare Hasselrot s. 119 ff. som påför legotagaren en allmän underrättelseplikt vid fel i legoföremålet uppkommet under legoperioden. Enligt Hasselrot är rättsverkan av försummad underrättelse att legotagaren (s. 120) "blir ersättningsskyldig beträffande skada som därav kan uppstå för legogivaren". Ej heller äger legotagaren i övrigt till sin förmån åberopa felet.

mationsskyldigheten [433]. Vid bestående avtal uppstår frågan om reklamation i anledning av fel uppkomna under avtalsperioden [434].

Tidscertepartiet kan uttryckligen reglera on hire- besiktningen och dess rättsliga relevans. I fartygslega har det betonats att strävan är att klausuler rörande besiktning så långt som möjligt tolkas i enlighet med dispositiva principer. Närmast tycks man avse att garanterade egenskaper inte borde omfattas av legotagarens undersökningsplikt. Å andra sidan kan en tillräckligt tydligt formulerad avtalsklausul inte åsidosättas genom tolkningsregler [435]. Oskäligheten skall öppet styras i stöd av AvtL 36 § såsom tidigare har anförts [436]. Nu nämnda uttalanden är i viss mån utan relevans i tidsbefraktningsförhållanden, emedan frågan löses genom fastställandet av on hire- besiktningens sedvanliga omfattning.

I motsats till köparen har tidsbefraktaren som utgångspunkt ingen skyldighet att besiktiga fartyget vid dess avlämnande [437]. Detta är i konsekvens med uppfattningen om att man vid saklega inte kräver en efterhandsundersökning vid avlämnandet, emedan man utgår från att legogivaren i alla fall har en bevaringsplikt. I tidsbefraktningsförhållanden kan man ytterligare hänvisa till tidsbefraktarens ställning. Det befraktnings-

---

[433] Se Taxell s. 468 ff. Taxell framför att reklamationsskyldigheten utgör en del av en mera omfattande passivitetsproblematik som inkluderar bl.a. reglerna om preklusion och preskription. Se även s. 472 varvid Taxell framför att reklamationsreglerna i finsk rätt bestäms "av det som ansetts gälla inom köprätten" samt s. 473 varvid endast avtalsgäldenärens svek godkänns som ett allmänt undantag från reklamationsskyldigheten. Se vidare s. 477 ff. varvid en närmare nyansering görs beträffande tidsfristen vid påföljdsreklamation. Se vidare Hellner II s. 285 f. och Rodhe s. 204 ff. och s. 280 ff. Rodhe accepterar som undantag från reklamationsskyldigheten både svek och grov vårdslöshet jämte märkbar skada för borgenären i enlighet med riktlinjerna i SKöpL. Se om tidigare finsk köprätt Wetterstein (Säljarens) s. 262.

[434] Se Sundberg s. 230 ff. om tillsägelseinstitutet som närmast berör påföljderna. Jfr Takki s. 138.

[435] Detta har framförts av Falkanger, se Falkanger (Leie) s. 209 f. Jfr Howard Marine and Dredging Co. Ltd. v. A. Ogden & Sons (Excavations) Ltd. /1978/ 1 Lloyd's Rep. 334 CA varvid conclusive evidence- klausulen tolkades så att den omfattade endast legotagarens sedvanliga undersökning.

[436] Se avsnitt 6.1.1. ovan.

[437] Se Falkanger (Leie) s. 207 f. Jfr Michelet (Periodens) s. 598 varvid frågan dock inte klart framgår.

rättsliga avlämnandet av fartyget medför inte att tidsbefraktaren övertar besittningen av fartyget.

Det finns ställningstaganden enligt vilka kutym beträffande on hire-besiktning saknas [438]. Man kan dock ställa frågan om det inte i de flesta farter råder som kutym att en on hire- besiktning skall företas. Undantag görs tydligen i praxis i sådana fall då parterna haft erfarenheter av motsvarande arrangemang och har förtroende för varandra. Däremot skall man skilt utreda vilken omfattning en sådan besiktning har.

Om besiktningen - oberoende av vad dess omfattning är eller borde vara - visar fel i fartyget har tidsbefraktaren möjlighet att göra påföljder gällande. Enligt allmänna avtalsrättsliga riktlinjer - och med beaktande i tillämpliga delar av regleringen i KöpL - har avtalsborgenären skyldighet att inom skälig tid reklamera om felet. I annat fall betraktas han ha avstått från sin rätt att hänvisa till felet. Detsamma kan principiellt anses gälla för befraktningsavtalsrelationer [439]. Frågan om reklamationsskyldigheten och tiden inom vilken den neutrala reklamationen skall verkställas har emellertid inte särskild relevans om fel konstaterats i samband med besiktningen vid närvaro av besiktningsmannen/ -männen som skall tillvarata parternas intressen. Besiktningsmannen kan anses ha skyldighet att anteckna konstaterade fel trots att detta inte som utgångspunkt skulle omfattas av besiktningen. Tidsbortfraktarens intresse av att få del av fel har därmed inte åsidosatts [440]. Vid tidsbefraktarens ensidiga besiktning skall givetvis reklamation äga rum, se nedan. Frågan om on hire- besiktningens sedvanliga omfattning accentueras inte, emedan felet **de facto** har framgått. Däremot är det av vikt att tidsbefraktaren iakttar de särregler som gäller för påföljdsreklamation. Rätten att avvisa fartyget går förlorad om befraktaren inte vägrar motta fartyget. Att lastning påbörjats kan exempelvis tolkas in-

---

[438] Se Michelet (Periodens) s. 598 som anser att kutym om on hire- besiktning inte föreligger. Se även Palaja s. 195 som tycks acceptera Michelets ställningstagande. Palaja utgår dock från tidsbefraktarens rätt att kräva besiktning. Jfr ND 1957.296 (Norsk skiljedom) om off hire- slutbesiktning.

[439] Jfr ND 1963.91 (Frostating lagmannsrett) varvid bortfraktarens anspråk inte bifölls bl.a. på grund av försummad reklamation, se s. 97 om "stilltiende godkjennelse". Jfr vidare ND 1949.540 (Oslo byrett) om underlåtenhet att reklamera mot otillräcklig lastmängd, ND 1962.346 (So/Ha) varvid bortfraktaren skulle bära risken för att man inte vid lastningen hade reklamerat mot avtalsstridig last, ND 1952.176 (So/Ha) och ND 1948.474 (So/Ha).

[440] Jfr Fonasbatime kl 6. Jfr SjöL 121 § 2 mom. om lastskada: "Skriftlig underrättelse behöves ej, om godsets tillstånd vid utlämningen undersökts i båda parters närvaro".

nebära ett avstående från hävning [441]. Hävningsrätten kan uteslutas om hävningsförklaringen inte tillställs bortfraktaren inom skälig tid. Även för skadeståndsanspråk har det allmänt beträffande avtalsförhållanden förordats att avtalsborgenären inom skälig tid skall tillställa motparten viss information om anspråkets omfattning [442]. Vid avdrag från frakten har det i avsnitt 6.2.6. förordats att befraktaren tillställer bortfraktaren skälig utredning om avdragets grunder och belopp.

Om felet inte har framgått vid besiktningen är frågan vad härvid borde ha noterats. Fastställandet av on hire- besiktningens omfattning är av central betydelse om inte certepartiet explicit har preciserat ramen, se vid not 435 ovan om avtalsklausuler i fartygslega .

Juridiskt har man framfört att besiktningen inte skall omfatta garanterade egenskaper [443]. Även detta kan preciseras med att man knappast av befraktaren kan förutsätta en besiktning av fartygets särskilda egenskaper. I motsatt fall skulle man avvika från de övriga till frågan anknutna riktlinjerna och en oacceptabel skillnad i detta avseende skulle uppstå mellan reglerna om förhandsundersökning och on hire- besiktning. Tidsbefraktaren skall kunna lita på att certepartibeskrivningen, de yttre avtalsnormerna samt de aktiva och passiva kausalnormerna motsvarar fakta utan att detta ytterligare skall bekräftas genom befraktarens åtgärder vid det befraktningsrättsliga avlämnandet.

I praxis omfattar on hire- besiktningen inte det som "särskilt utfästs". Man har kommersiellt inte ansett skäl föreligga till att genomgå sådana egenskaper i fartyget som tidsbortfraktaren i anledning av "garantin" svarar för. On hire- besiktningens sedvanliga syfte är över huvud taget inte att utreda huruvida bortfraktaren är ansvarig för uppgifters riktighet beträffande fartyget. För det första skall bunkermängden ombord utredas i avsikt att justera kostnaderna mellan parterna. För det andra skall fartygets skick och utrustning utredas för att erhålla en jämförelsepunkt till dess återlämnande. Tidsbefraktaren kan vara ansvarig för skador på fartyget uppkomna under befraktningsperioden med undantag för slitage. För det

---

[441] Se Capelle s. 140 om resebefraktning.

[442] Se Taxell s. 479.

[443] Jfr Norsk skiljedom 4.3.1982 "Lunde Junior" s. 25 som visar i motsvarande riktning. En avtalspart skall inte behöva vidta särskilda säkerhetsåtgärder för det fall att motpartens upplysningar om fartygets egenskaper trots allt skulle visa sig felaktiga. Jfr läget i köprätten Wetterstein (Säljarens) s. 257 f. samt jämförelsen med omfattningen av förhandsundersökningen.

tredje besiktigas den tidsbefraktningsrättsliga lastvärdigheten, exempelvis att fartyget har avlämnats med "clean-swept holds" [444].

On hire- besiktningens ovan nämnda syftemål leder till att tidsbefraktaren inte löper särskilda risker för försummelser i besiktningen med hänsyn till bortfraktarens felansvar. Närmast lastvärdigheten omfattas av besiktningen. Såsom av NUSjöL framgår utgår man dessutom från att parterna vid avsaknad av certepartireglering endast kan kräva sedvanlig besiktning. Dess omfattning följer ovan nämnda riktlinjer vilka kan påstås vara stadgad praxis i internationell shipping.

Befraktaren har reklamationsskyldighet om felet skulle framgå på annat sätt än i samband med den gemensamma besiktningen, exempelvis vid en av tidsbefraktaren föranstaltad genomgång av fartygets utrustning och dess funktionsduglighet [445]. Trots att man i viss mån uttryckt reservationer mot reklamationsreglernas funktion vid saklega kan det anses relevant att befraktaren inte skall beredas tillfälle att spekulera med felet. Dessutom gör sig normala lojalitetshänsyn gällande [446]. Å andra sidan kan man inte förutsätta särskilda formkrav av reklamationen.

Felet kan framgå efter fraktslutet, men före fartygets avlämnande. Tidsbefraktaren kan exempelvis genom företedd dokumentering, såsom ritningar, fastslå huruvida fartyget motsvarar hans förväntningar.

Reklamation skall äga rum utan uppehåll efter att tidsbefraktaren fått del av felet. Långa reklamationsfrister kan knappast tillåtas på grund av befraktningsavtalens kommersiella karaktär. I vissa fall kan felet framgå först efter en viss tid och detta skall beaktas tidsbefraktaren till godo [447].

---

[444] Se formuleringen i NYPE rad 22 och Sinotime 1980 kl 7. Se om on hire- besiktningens syftemål Befraktning s. 149 och Packard s. 21 ff. I Delivery Certificate kan det finnas ett uttalande om att "The vessel delivered with clean-swept holds in accordance with the Timecharter requirement". Certifikatet hänvisar dessutom till bifogad "on-hire condition survey report". Se Packard s. 27. Se dock Grand Navigator (1983) SMA 1853 varvid tidsbefraktaren fick stå för följderna av att han inte vid en on hire-besiktning hade noterat bestående barlast ombord. Se beträffande besiktningsmannens ansvar enligt amerikansk rätt Gordan passim.

[445] Jfr Trappe s. 1.

[446] Se Sundberg s. 162 ff.

[447] I ND 1958.8 (Norsk skiljedom) hade tidsbefraktaren efter fraktslutet i september, men före certepartiets undertecknande tillställts varvets plan om fartygets lastrum. Planen visade på vilket sätt bale- kapaciteten hade beräknats. Fartyget avlämnades följande januari och det visade sig vid supercargons kalkyler att fartyget i stället för i certepartiet angivna "as per builder's plan 450.370 cubic-feet bale capacity" hade endast 425.000 faktiska kubikfot. Tidsbefraktaren reklamerade omedelbart efter att ha erhållit

Det nu sagda omfattar även fel uppkomna under tidsbefraktningsperioden [448].

Å andra sidan kan man svårligen tänka sig att tidsbortfraktaren inte får del av åtminstone vissa typer av fel utan reklamation, emedan besittningsrätten till fartyget inte övergår på tidsbefraktaren. Då reklamationens syfte är att meddela motparten om missnöje beträffande prestation eller fakta lider bortfraktaren knappast någon rättsförlust i sammanhanget på grund av befraktarens försummade reklamation [449]. Neutral reklamation krävs ej heller vid avtalsgäldenärens icke-uppfyllelse [450]. Det föreligger inte orsak

---

supercargons meddelande, men medgav att anspråken skulle beräknas med utgångspunkten 430.000 kubikfot. Planen var felaktig på 1.630 kubikfot vilket framgick i samband med en av ett varv förrättad kontrollberäkning. Planens kubikuppgifter tillmättes relevans i stöd av certepartiets formulering och nämnda avvikelse ansågs vara betydelselös. Vad gällde tolkningen av planens uppgifter i och för sig anförde skiljemännen (22 f.): "Befrakterne må ... stilles som om de dagen efter slutningen, og før certepartitegningen, hadde fått uttrykkelig underretning om at de ved måling av balekapasiteten også var tatt med halvparten av rommet mellom dekksbjelkene. Og det er klart at de i så fall straks måtte ha reklamert overfor rederiet dersom de ville ha påberopt seg at skipet p.g.a. målemetoden ikke var kontraktsmessig. Noen reklamasjon skjedde imidlertid ikke før efter at skipet flere måneder senere var blitt levert under certepartiet. En mulig innsigelse m.h.t. den anvendte målemetode må under disse omstendigheter vaere tapt". Se även s. 24. Reklamationsskyldigheten ansågs vara kategorisk och det verkar som om man av tidsbefraktaren krävde mera än reklamation inom skälig tid. Det hänvisades till reklamation "straks". Detta är följdriktigt med den kommersiella ramen. I ND 1950.192 (Norsk skiljedom) s. 217 f. skulle man vid bedömningen av huruvida reklamationsskyldigheten hade iakttagits beakta att "det kan gå lang tid før en tidsbefrakter oppdager selv en forholdsvis betydelig svikt". Rubrikreferatet tycks i denna fråga vara missvisande. Jfr vidare Falkanger (Leie) s. 208 f.

[448] Jfr ND 1950.192 (Norsk skiljedom), s. 209 f. varvid man utgick från tidsbefraktarens reklamationsskyldighet vid otillbörligt beteende från befälets och manskapets sida under befraktningsperioden.

[449] Jfr ND 1950.192 (Norsk skiljedom) s. 210 f. varvid tidsbefraktarens försummade reklamation inte tillmättes betydelse, emedan rederiet hade varit medvetet om avtalsstridigt förfarande vid de befraktade fartygens uppehåll på hemorten.

[450] Jfr Rodhe s. 208 f. om skillnaden mellan relevant oriktig prestation och irrelevant oriktig prestation. Rodhe tycks inte acceptera den tyska principen om att vid prestation av **aliud** föreligger ingen reklamationsskyldighet. Det är fråga om ett för snävt tillämpningsområde. I stället borde avgörande vara huruvida den oriktiga prestationen av gäldenären uppfattats som fullgörelse förutsatt att borgenären kunde anta denna gäldenärens uppfattning. I så fall skulle reklamationsskyldighet föreligga.

att kategoriskt fastslå att underlåten reklamation medför att anspråk i anledning av fel inte kan framställas. Däremot kan påföljdsreklamationen ha särskild relevans i sammanhanget, se ovan.

Utan hinder av det ovan om tidsbefraktarens reklamationsskyldighet anförda kan han uppenbart hänvisa till fel vid tidsbortfraktarens illojala beteende, jfr KöpL 33 §.

On hire- besiktningens sedvanliga omfattning leder till att det inte föreligger särskilt behov av att närmare argumentera kring frågorna om den juridiska ramen och omfattningen av tidsbefraktarens undersökningsplikt samt betydelsen av culpöst beteende härvid [451].

I resebefraktningen hänförs besiktningen vid det befraktningsrättsliga avlämnandet främst till lastrummens skick. Resebefraktaren finner det angeläget att vid transport av ömtåliga laster, såsom spannmål och olja, säkerställa att lastrummen vid avlämnandet är godtagbara. Certepartiregleringen kan anslutas till liggetiden så att denna tid inte börjar löpa innan befraktaren eller hans representant har godkänt lastrummen [452]. Det ligger i bortfraktarens intresse att klausulen explicit anför att godkännandet inte utan skäl får tillbakahållas, även om detsamma uppenbart gäller utan klausulstyrning i nordisk rätt. I annat fall skulle chikanöst förfarande på befraktarens sida ha accepterats [453].

> I Gasvoy kl 5 stipuleras: "Unless vessel is allowed to load as per Part I in tanks as left by the last cargo carried prior to present loading, Owners to purge and clean tanks, pipes, pumps, and com-

---

[451] Se Falkanger (Leie) s. 206 ff. om fartygslega, varvid man tycks kräva av legotagaren förrättad undersökning. Jfr även Capelle s. 140.

[452] Se närmare Packard (Laytime) s. 15 f. Se om de allmänna utgångspunkterna Tiberg (Demurrage) s. 312 ff.

[453] Se NSM 1971 s. 4268 f. om klausulkonflikt och om svårigheter att praktiskt uppfylla certepartiets krav på "to Charterers' inspectors' satisfaction". I amerikansk allmän avtalsrätt kan en nu avsedd besiktningsklausul uppfattas som en **express condition precedent**, se härom vid not 44 ovan. Godkännande kan förutsättas av tredje man eller av part. I förstnämnda fall kan enligt allmänna principer ett undanhållet godkännande inte accepteras vid uppträdande **dishonestly or in bad faith** eller vid **gross mistake**. Ett "oskäligt" undanhållande betraktas därmed inte räcka till som sådant. Vid parts godkännande utgår man från en objektiv bedömning om inte avtalet tolkas visa att fråga varit om avtalsborgenärens **personal satisfaction**. I sistnämnda fall skall undanhållande ske i god tro och betraktas vara skäligt. Skäligheten prövas dock inte när det är fråga om **personal taste**. Se Calamari & Perillo s. 398 ff.

pressors to the satisfaction of Charterers' inspector which shall not be unreasonably withheld" [454].

I Grainvoy kl 8 ges avlastaren rätt till besiktning: "At loading port when tendering notice Vessel to provide holds clean, dry, free from smell and living insects to Shippers' satisfaction. In case of dispute an independent Surveyor shall decide the time from which holds were ready and the laytime shall be adjusted accordingly. If living insects are found, Owners are to fumigate the Vessel in their time and for their account" [455].

Kravet på besiktning kan vara lagstadgat vid transport av ömtåliga laster [456].

Vid transport av tunga eller liknande svårhanterliga laster betonas besiktningens betydelse. I sådana fall är det fråga om både lastens och fartygets säkerhet [457].

Verkan av befraktarens godkännande är att fartyget är lastningsklart med hänsyn till liggetiden. Däremot är det ifrågasatt hurudan betydelse godkännandet har med tanke på felansvaret.

I ND 1967.347 (Svensk skiljedom) ingick i certepartiet en klausul enligt vilken tank- och liknande rengöring skulle ombesörjas av resebortfraktaren "to Charterer's Inspector's satisfaction". Tankcertifikatet och besiktningscertifikatet visade att tankarna var rengjorda och lämpliga för transporten. Lasten skadades. Orsaken härtill var oljerester i fartygets tankar och ledningar. Fartyget ansågs ha varit sjöövärdigt vid resans början. Ovan nämnda klausul ansågs inte utgöra en friskrivning från kravet att visa omsorg i fråga om ursprunglig sjövärdighet, men enär tankarna hade konstaterats vara i angivet skick måste detta innebära (s. 352) "att rederiet i fråga om

---

[454] Se även NSM 1985 s. 5145 ff. Jfr Gram s. 53.

[455] Se även Plate-Meat A. Refrigerator - Meat Charter Party kl 8.

[456] Vid spannmålstransporter sträcker sig kontrollen även till upprätthållandet av fartygets stabilitet, se SOLAS kapitel VI. Se vidare Austral kl 8, Norgrain kl 3 och 17 (d) samt Baltimore C. Se exempelvis Spolsna Plovba of Pizan v. Agrelak Steamship Corp. (The "Bela Krajina") /1975/ 1 Lloyd's Rep. 139 QB och Packard (Laytime) s. 15 f.

[457] Se Heavycon kl 10 samt BIMCO Bulletin 1986 s. 8296.

tankarnas rengöring visat sig ha fullgjort sitt åtagande utan att därvid ha brustit i omsorg". En rekommendation att särskilt kontrollera ledningarna hade inte iakttagits av rederiet som därmed till denna del ansågs ha varit culpöst [458].

Ovan nämnda avgörande som skall ses i belysning av det tvingande Haag-regel- ansvaret är principiellt betydelsefullt med tanke på felansvaret. Det visar att befraktarens godkännande av lastrummen inte påverkar sjövärdighetsförpliktelsen i och för sig utan endast culpabedömningen som är av relevans i lastskadesituationer. På felsektorn innebär det sagda att godkänd besiktning inte hindrar befraktaren att framställa anspråk i stöd av lastovärdighet även om denna skulle framgå först efter besiktningen och besiktningen hade varit försumlig. I så fall är besiktingen av minimal betydelse för bortfraktarens felansvar med undantag för på culpa baserat skadeståndsansvar [459]. I ett pragmatiskt perspektiv kan felet knappast framgå efteråt på annat sätt än genom att det ger upphov till godsskada eller dröjsmål med godsets utlämnande.

I övrigt hänvisas till riktlinjerna i tidsbefraktningen.

Det är oklart på vilket sätt man i angloamerikansk rätt betraktar frågan om tidsbefraktarens vetskap vid avtalsslutet om fartygets skick och egenskaper. Tydligen får han själv bära risken åtminstone till den del som fartyget inte explicit har beskrivits i certepartiet [460]. Någon särskild för-

---

[458] Se även ND 1967.V f. och NSM 1969 s. 4163 f. samt Vogth-Eriksen s. 200 ff. Klausulen kan vara betungande för bortfraktaren om alternativa lasttyper kan transporteras. Se Grönfors (Sjölagen) s. 60 och Gram s. 53. Jfr "Portofino" (Owners) v. Berlin Derunaptha (1934) 49 Ll.L.Rep. 69 CA.

[459] Besiktningens betydelse kan begränsas explicit, se Salt Charter-Party (Imperial Chemical Industries Ltd) kl 14: "An inspection of the vessel by the shippers or their agents before the vessel is loaded shall not limit in any way the owners' responsibility under this Charter-Party".

[460] Se M/V Eldina (1977) SMA 1147 varvid resebefraktaren var medveten om vissa hinder i lastrummen. Detta var en bidragande orsak till att han inte ansågs vara berättigad till att avvisa fartyget. Fartyget hade inte beskrivits fel av resebortfraktaren. Se Benedict s. 1-11 f. En avhjälpningsplikt före det befraktningsrättsliga avlämnandet kan eventuellt konstitueras i stöd av bortfraktarens muntliga löften om avhjälpande vilka ger upphov till en **collateral contract**, se avsnitt 4.7.3. ovan. Jfr Cheshire s. 550 f. Jfr avsnitt 7.4.1.2.a. nedan.

handsundersökning tycks man inte förutsätta av tidsbefraktaren, inte åtminstone vad gäller individuella upplysningar om fartyget [461].

I angloamerikansk rätt kan tidsbefraktaren förlora rätten att framställa anspråk på grund av **waiver**. De allmänna principerna anses vara oklara. Frågan tycks vara direkt ansluten till påföljdsreklamationen och det görs en åtskillnad mellan hävning och skadestånd. Av **waiver** beträffande den förstnämnda påföljden krävs inte lika mycket som av **waiver** beträffande den senare [462].

Avtalsborgenärens avsikt kan framgå genom hans passivitet. Med andra ord skall reklamation ske inom skälig tid. Avstående (**waiver**) från hävning kan återtas endast under särskilda förutsättningar med hänsyn till kommersiell säkerhet [463].

---

[461] Se Metropolitan Coal Co. v. Howard (1946) 155 F 2d. 780 2CCA varvid **warranty** ansågs medföra att befraktaren inte hade orsak att närmare kontrollera riktigheten av upplysningen. Se vidare M/V Treasure Island (1983) SMA 1776 och 1898 varvid utanför certepartiet angivna uppgifter om fartyget ansågs vara av sådan karaktär att vidare undersökningar inte kunde förutsättas av tidsbefraktaren. Jfr SGA sect. 14 (2) och Atiyah (Sale) s. 101 f.

[462] I Skibsakieselskabet Staalbeton v. Delfzyl Steamship Co. (1923) 17 Ll.L.Rep. 5 CA tolkades befraktaren ha accepterat fartyget trots fel. I certepartiet ingick dessutom en reservation om "subject to Approval of ship's deck". I M/T Innovator (1984) SMA 1974 var det fråga om Texacotime 2. Majoriteten uttalade om **waiver**, se s. 289: "Had this (= waiver; förf.anm.) been the intent of the parties we would expect to find language a great deal more precise, definite and unequivocal about the consequences of lateness such as one finds in cancellation clauses, penalty clauses, or statutes of limitation. The consequences of time-bar are both irreversible and fatal requiring precision of words and clarity of intentions ...". Texacotime 2 kl 1 (f) ansågs inte uppfylla dessa krav och tidsbefraktaren var inte förhindrad att framställa anspråk på grund av felaktiga prestanda. Jfr beträffande det tämligen snäva utrymmet för **waiver** China National Foreign Trade Transportation Corp. v. Evlogia Shipping Co. S.A. (The "Mihalios Xilas") /1979/ 2 Lloyd's Rep. 303 HL och Mardorf Peach & Co. Ltd. v. Attica Sea Carriers Corp. (The "Laconia") /1977/ 1 Lloyd's Rep. 315 HL.

[463] Se Time Charters s. 34 f. varvid som allmänna förutsättningar för **waiver** uppräknas att avtalsborgenären måste antas ha kännedom om avtalsbrottet, att han givit ett klart uttryck för att han inte vill framställa anspråk och att motparten i tillit till detta uttalande har handlat så att det skulle vara oskäligt för avtalsborgenären att återta sitt uttalande. Om avtalsborgenären endast avstår från hävning är det fråga om **affirmation**. **Waiver** betraktas närmast som ett avstående från att kräva att avtalsvillkoren i sin helhet uppfylls av motparten. Avståendets rättsliga betydelse har väckt problem av den anledningen att den avstående parten inte erhåller **consideration** för sitt löfte. Av pragmatiska skäl har tydligen denna potentiella konflikt inte framhävts i domstolspraxis. Avtalsborgenärens passivitet betraktas som **waiver** genom reglerna i

Om tidsbefraktaren mottar fartyget har han inte möjlighet att kancellera avtalet i anledning av sjöovärdighet. Den reservationen uppställs att om tidsbefraktaren inte med skäl har kunnat ta del av alla till sjövärdigheten anknutna omständigheter har rätten till hävning bibehållits. Undersökningen behöver inte utsträckas utöver sedvanlig besiktning. Rätten till skadestånd tycks kvarstå oberoende av en ovan nämnd avvägning. Avstående från skadeståndsanspråk kräver uppenbart en helt otvetydig avtalsformulering. Tidsbortfraktaren svarar i skadeståndshänseende för fartygets sjöovärdighet även om tidsbefraktaren har accepterat fartyget vid dess befraktningsrättsliga avlämnande. Fel i fartygets detaljbeskrivning förutsätter påföljdsreklamation från tidsbefraktarens sida på motsvarande sätt, men någonting särskilt krävs inte med hänsyn till tidsbefraktarens undersökning. I amerikansk skiljemannapraxis kan **waiver** tydligen uppstå med hänsyn till bortfraktarens skadeståndsansvar om fartyget inte trots fel har avvisats [464]. Påföljdsreklamation förutsätts uppenbart även

---

equity. Det är dessutom fråga om en anknytning till påföljderna (**remedies**). Se om de allmänna riktlinjerna Cheshire s. 547 ff. och om karaktären av påföljdsreklamation s. 551: "Certain remedies need to be exercised promptly and it may be relatively easy to infer their waiver. An example is the innocent party's right to terminate for repudiation or fundamental breach". Se beträffande amerikansk avtalsrätt Calamari & Perillo s. 414 f. och s. 444 ff. Jfr UCC 2-605 - 2-608.

[464] Se särskilt Howard Marine- fallet, not 435 ovan. Legotagaren anförde att legogivaren hade givit missvisande uppgifter om dödvikten av två prámar. I överenskommelsen ingick en klausul enligt vilken prámarnas mottagande utgjorde "conclusive evidence" om deras avtalsenlighet. Av motiveringarna beträffande tolkningen av denna klausul framgår mera allmänna principer som kan anses omfatta befraktarens ställning i relation till efterhandsundersökning, se uttalandet av Bridge, L.J. på s. 344 om klausulen: "It can only be relied on as conclusive evidence of the charterer's satisfaction in relation to such attitudes (!; borde vara attributes; för.anm.) of the vessel as would be apparent on an ordinary examination of the vessel. I do not think deadweight capacity is such an attribute. It can only be ascertained by an elaborate calculation or by an inspection of the ship's documents". Se i samma riktning Thomas Jordan, Inc. vs. Mayronne Drilling Mud, Chemical & Engineering Service 1954 AMC 1807 5CCA varvid "the warranty of seaworthiness" inte ansågs åsidosatt i stöd av en klausul enligt vilken befraktaren hade besiktigat en pram och funnit den vara i förstklassigt skick. Det var inte fråga om **waiver** och legotagaren bibehöll sin rätt till skadestånd. Det betonades dock dessutom att felet inte kunde ha yppats i en sådan yttre undersökning av prámen som parterna hade avsett. Likadana tolkningsprinciper framgår av Don Quinn 1930 AMC 970 6CCA. Det betonades att en frivillig besiktning från tidsbefraktarens sida inte påverkade tidsbortfraktarens ansvar för sjöovärdighet. Dessutom förutsattes ingen särskild reklamation.

beträffande fel under befraktningsperioden [465]. Av on hire- besiktningens omfattning följer att tidsbefraktaren i de flesta fall bibehåller sin rätt till hävning så länge han påföljdsreklamerar inom skälig tid efter att felet på ett eller annat sätt har framgått, medan rätten till skadestånd kan kvarstå även om reklamation inte har verkställts.

I resebefraktningen gäller det ovan sagda i tillämpliga delar. Lastrummens godkännande från befraktarens sida medför inte att resebortfraktarens ansvar för lastovärdighet skulle bortfalla [466].

Å andra sidan kan ett godkännande från befraktarens sida eventuellt tillmätas viss verkan åtminstone i fråga om bevisvärderingen, se Josephine 1930 AMC 747 EDPa s. 752 punkt 1. Se även Robinson 603 f. Se vidare vid not 51 under 6.2. ovan.

Se Trappe s. 4 om lastovärdighet: "To be effective, a waiver of the Charterer's right to get delivery of a cargoworthy vessel must be unequivocal. Even an inspection of the vessel by the Charterer will usually not amount to a waiver. This becomes clear if one considers that in most cases the Charterer is not entitled to reject the vessel but that his only remedy is to claim damages".

Se Grand Navigator (1983) SMA 1853 om risken för tidsbefraktaren vid en on hire- besiktning. Tidsbefraktaren borde ha noterat bestående cementbarlast ombord. Se vidare Khian Islan/ Eastern Pioneer (1984) SMA 1962 varvid resebefraktarens skadeståndsanspråk förkastades, emedan han inte avvisat fartyget trots vetskap om brister. Det var fråga om **waiver**. Se i samma riktning M/V Manchester Concept (1984) SMA 1935 och M/V Carib Sun (1983) SMA 1850.

[465] Se S.T. Eland (1977) SMA 1135 varvid en beräkning av fartygets fart skulle ske i sex månaders perioder. Tidsbefraktaren hade dock gjort kalkylen först efter tidsbefraktningsperiodens slut. Den första halvårsperioden ansågs därmed ha blivit **waived** och anspråk kunde ej mera framställas. Däremot kunde anspråk framställas med hänsyn till de sex sista månaderna av en totalt 14 månader lång befraktningsperiod. Se vidare Fu Chiao (1977) SMA 1089. Se även Scrutton s. 84, Time Charters s. 52 och s. 89, jfr s. 35 ff., och Gilmore & Black s. 209.

[466] Se not 464 ovan inklusive frågan om bevisvärderingen. Se avsnitt 7.4.1.2.a. nedan. Se Petrofina, S.A. of Brussels v. Compagnia Italiana Trasporto Olii Minerali, of Genoa (1937) 57 Ll.L.Rep.247 CA och i samma riktning Jamaica Nutrition Holdings, Ltd. v. United Shipping Co., Ltd 1981 AMC 2883 5CCA. Besiktningsklausulen har betydelse för kostnadsfördelningen mellan parterna. Befraktarens besiktningsman kan beordra åtgärder som bortfraktaren skall sörja och betala för, se American Trading and Production Corp. vs. USA 1965 AMC 972 SDNY. Se även Carver § 164 och § 530 om Haag-Visby-reglernas begränsningar i fråga om möjligheterna att tillmäta conclusive evidence- klausuler effekt samt Scrutton s. 86 och Gilmore & Black s. 209. Se även Grönfors (Sjölagens) s. 60 som anför att Petrofina- avgörandet är strängare för bortfraktaren än den nordiska utgångspunkten.

6.3. Precisering av innehållsbedömningen beträffande vissa särskilda egenskaper

Standardklausuler kan systematiseras och tolkas utan en anknytning till ett individuellt avtal. Standardiseringen framgår inte endast i själva texten utan även genom användningen av rutinartade formuleringar tillagda certepartiet.

I det följande skall några av de egenskaper som regelmässigt är föremål för en närmare beskrivning i certepartiet genomgås. Utredningen skall bidra till att framföra mera preciserade lösningar än vad som följer av de allmänna reglerna och principerna vid innehållsbedömningen, se avsnitt 6.1.1. ovan [1]. Man erhåller dessutom en närmare uppfattning om betydelsen av angloamerikanskt material vid tolkningen av standardklausuler.

Standardklausultolkningen företer problem även ur ett annat perspektiv än det juridiska. Det förekommer att särskilt de engelska domstolarna kritiseras för att ha tolkat en klausul mot de kommersiella realiteterna [2].

---

[1] Jfr Krüger (Transportomlegning) s. 49 beträffande deviationsfall.

[2] Ett exempel utgörs av E.L. Oldendorff & Co. v. Tradax Export S.A. (The "Johanna Oldendorff") /1973/ 2 Lloyd's Rep. 285 HL vad gäller preciseringen av "port" i en **port charter** med hänsyn till förutsättningarna för liggetidens början och begreppet **arrived ship**, ett annat av den förvånansvärda rättsutvecklingen kring tolkningen av time lost- klausuler i liggetidssammanhang. Se om dessa frågeställningar Davies (Arrived Ship) passim. Vidare kan nämnas att WIBON (= whether in berth or not)-klausulen har sina rötter i efterkrigstidens svåra trafikanhopningar i Europa i anledning av förnödenhetstransporter inom ramen för olika biståndsprogram. Kommersiellt har man följaktligen ansett klausulen omfatta endast "kommersiella" anhopningar, inte navigatoriska hinder. Detta har inte sedermera beaktats i domstolspraxis. Se Seacrystal Shipping Ltd. v. Bulk Transport Group Shipping Co. Ltd. (The "Kyzikos") /1987/ 2 Lloyd's Rep. 122 CA. I följande instans beaktades dock den kommersiella uppfattningen av klausulen bl.a. med hänvisning till "certainty of interpretation", se /1989/ 1 Lloyd's Rep. 1 HL. Se vidare N.V. Reederij Amsterdam v. President of India (The "Amstelmolen") /1961/ 2 Lloyd's Rep. 1 CA och /1960/ 2 Lloyd's Rep. 82 QB. Fartuppgifterna tycks kommersiellt uppfattas som **continuing warranties** men för detta erhålls inte stöd i engelsk rättstillämpning. Se Besman (Lloyd's 1980) passim. Subject details- förbehållet har åtminstone i vissa fall i ett kommersiellt perspektiv uppfattats så att avtalsbundenhet inte uppkommer, men i amerikansk rätt tycks läget vara ett annat, se avsnitt 5.2.2.1. ovan. Se kritiken beträffande tolkningen av **subject details** i amerikansk rätt CISBACLUB Newsletter September 1988 s. 6. Se vidare Terkol Rederierne v. Petroleo Brasileiro (The "Badagry") /1985/ 1 Lloyd's Rep. 395 CA om motsättningarna mellan kommersiella behov och "juridisk" avtalstolkning, **true construction of the charter-party**.

Ordalydelsen har inte i en mera objektiv belysning gett stöd för en tolkning som eventuellt avsetts inom den kommersiella miljön. I ett juridiskt perspektiv skall avtalet dock tolkas med beaktande av vardera partens intressen i enlighet med stadgade principer. Framställningen nedan avser att belysa det juridiska perspektivet. Viss konflikt med det kommersiella perspektivet kan föreligga. I så fall är det parternas sak att beakta de vid avtalstolkning tillämpade juridiska realiteterna. Detta inseende tycks man inte alltid påträffa i shippingpraxis. Å andra sidan är det givet att konflikter av nu nämnt slag inte borde förekomma.

De standardformuleringar som nedan behandlas skall studeras med beaktande av två reservationer. För det första kan de individuella förhållandena kring certepartiet ge upphov till avvikelser. Sådana kan uppstå genom att parternas subjektiva gemensamma avsikt är en annan än vad som följer av standardklausultolkning eller genom att god tro- standarden skall tillämpas. Nu nämnda individuella omständigheter kan inte följdriktigt beaktas i det följande [3]. För det andra kan givetvis inte alla aktuella klausuler om fartygets egenskaper behandlas närmare.

Befraktningsformen har inte påverkat urvalet av upptagna egenskaper, men det är naturligt att tidsbefraktningen accentueras något mera än resebefraktningen.

Uttrycket "egenskaper" har inte uppfattats restriktivt utan det har ansetts föreligga behov av att beröra även uppfyllelseaspekter som har nära samband med ifrågavarande egenskap. Redan certepartiernas standardformuleringar förutsätter en sådan infallsvinkel.

Fartygets dokumentära egenskaper beskrivs regelmässigt i certepartiet. Dessa egenskaper kan beröra fartygets klass, dräktighet, nationalitet osv. Av fartygets fysiska egenskaper är särskilt lastkapaciteten av betydelse och i tidsbefraktningen även beskrivningen av fartygets fart och bränsleförbrukning[4].

---

[3] Se om tolkningssvårigheter vid individuellt tillagda klausuler NSM 1981 s. 4741 f.

[4] Beskrivningen kan vara av intresse för befraktaren även med hänsyn till myndighetsreaktioner. Exempelvis vill befraktaren inkludera i certepartiet uppgift om att fartyget har korrekta tekniska anordningar med tanke på miljöskyddet, se Del II.

6.4. Fartygets klass

6.4.1. Bakgrund

Fartygets sjösäkerhet och andra tekniska krav kontrolleras som utgångspunkt av statliga myndigheter. Se närmare om riktlinjerna i avsnitt 7.2.5.1. nedan. I många länder har åtminstone en del av denna offentliga makt delegerats åt särskilda sammanslutningar, klassificeringssällskap. Delegeringsrätten kan stöda sig på en internationell konvention eller på nationell lagstiftning [1]. Omfattningen av delegeringen varierar från land till land. I Finland omfattar åt klassificeringssällskapen delegerade uppgifter kontrollen av fartygsskrovet, tryckkärlen, lastmärket samt en del av maskin- och sjövärdighetsbesiktningen. Klassificeringssällskapen utfärdar certifikat i den omfattning som har fastställts i delegeringsbeslutet. Delegerad tillsyn verkställs särskilt vidsträckt över bekvämlighetsfartyg. Myndighetsnätet är dåligt utvecklat och det faller sig naturligt att dessa sammanslutningar ges rätt att utföra olika besiktningar. I länder som Cypern, Liberia, Panama och Singapore kan ett klassificeringssällskap ha full rätt att utföra SOLAS-, lastlinje- och dräktighetsbesiktningar samt att utfärda sådana certifikat som de internationella konventionerna härvid kräver [2]. Nu avsedda delegerade rättigheter är dock inte anknutna till klassificeringssällskapens ursprungliga roll.

> Historiskt härstammar klassificeringssällskapen från England. Där fick verksamheten sin början på 1600- talet främst genom att försäkringsgivarna ville ha pålitliga uppgifter om skicket av de fartyg som skulle försäkras. En kaffehusägare vid namn Edward Lloyd började insamla information om fartyg och deras positioner. Dessa meddelade han vidare åt sina kunder. Från denna verksamhet utvecklades gradvis sammanslutningar som utövade kontroll över fartygens skick. Det var i början fråga om att tillfredsställa försäkringsgivarnas intressen. Senare ingick offentlig kontroll i uppgif-

---

[1] Se SOLAS Kap. I regel 6. Exempelvis i Förenta Staterna har "The Commandant of the Coast Guard" en viss delegeringsrätt, se Gilmore & Black s. 987 f.

[2] Se Class and Register Notations Statutory Marine Work. Det norske Veritas samt Braekhus (Forelesninger) s. 50 och Simpson s. VIII-32. Det kan nämnas att exempelvis Lloyd's Register of Shipping utför lagstadgade besiktningar i över 90 administrationer, se Simpson s. VIII-5. Se även Brunsvig s. 47 ff. och Nordisk Skipsfart s. III-218 ff.

terna. Det engelska klassificeringssällskapet Lloyd's Register of Shipping fick sin nuvarande form år 1834 [3]. Klassificeringssällskapen kan fungera i form av stiftelse, bolag eller som en del av statsadministrationen [4].

Av den historiska bakgrunden kan noteras att de offentliga uppgifterna utgör endast en del av klassningsverksamheten. I denna bemärkelse har sällskapen en dubbelroll. För det första tillvaratas det offentliga intresset, för det andra uppfylls den ursprungliga funktionen att tillfredsställa informationsbehovet på den privata sektorn främst med hänsyn till försäkringen [5]. Även köpare, befraktare och finansiärer är intresserade av klassuppgifterna.

Då alla statliga kontrolluppgifter inte delegeras innebär detta att fartyget till många delar dubbelkontrolleras av både statliga myndigheter och av klassificeringssällskapet [6]. I grova drag har det beträffande fördelningen mellan klassificeringssällskapens privata funktion och myndigheternas

---

[3] Man kan härleda begynnelsen till år 1760 och "Underwriters' Registry", men registret genomgick flere ändringar fram till år 1834. Mellan dessa tidsperioder pågick en hård kamp mellan två parallellregistersystem "Green Book" och "Red Book". Se Björkelund s. 16 ff., Grönfors (Sjölagens) s. 56 f., Holman s. 1 f. och Stevens s. 78 ff. Se även Harrison s. IX-22. och Simpson VIII-2 med något avvikande uppgifter om centrala årtal. Av andra klassificeringssällskap kan nämnas Bureau Veritas (1828), Registro Italiano Navale (1861), American Bureau of Shipping (1862), Det norske Veritas (1864), Germanischer Lloyd (1867) samt Sovjetunionens register (1923).

[4] Se Björkelund s. 11 f. och Harrison s. IX-22. Sovjetunionens register uppfattas som en juridisk person, se Privalov s. XII-3. Se även definitionen av Packard (Sale and Purchase) s. 97: "Independent nonprofit-making organisation controlled by various sectors of the shipping industry". Jfr Brunsvig s. 47.

[5] Se Falkanger & Bull s. 29 och Rosenmeyer s. 24 f.

[6] Exempelvis kontrolleras navigationsutrustningen, bemanningen, brandskyddet, livräddningsredskapen, radiotelefonin och stabiliteten i Finland i sjöfartsstyrelsens regi med hjälp av besiktningsmän. Klassificeringssällskapets regler förutsätter vanligtvis en genomgång av framdrivningsmaskineriet, styrinrättningen, brandsläckningsinstallationerna, dräneringsinstallationerna, barlastningen, ankare, ankarkättingarna, förtöjningstrossarna, de elektriska installationerna, tryckinstallationerna osv. Däremot kontrolleras vid nybyggen i regel inte fartygets stabilitet, lastrumsförhållandena, behandlingen av lasten, dödvikten eller kubikkapaciteten mm. Se Björkelund s. 58 och Brunsvig s. 51. Se vidare exempelvis Det norske Veritas "Rules for Classification of Steel Ships. Regulations".

offentliga kontrollverksamhet anförts att "den første saerlig skal sikre formuesverdien, det siste først og fremst menneskeliv" [7].

Klassificeringssällskapen har fastställt detaljerade regler enligt vilka fartygets konstruktion, skick och utrustning godkänns [8]. Klassreglerna omfattar både nybyggen och använda fartyg. Kontrollen omfattar ett stort antal tekniska data. Över godkännandet utfärdas ett klasscertifikat.

Ett finskt fartyg behöver inte genomgå klassbesiktning. I så fall sker kontrollen i sin helhet av myndigheterna. Trots en formell valmöjlighet förekommer klassning i praktiken i omfattande grad vad gäller handelsfartyg. Både försäkringsgivare och befraktare förutsätter ofta kommersiellt att fartyget har klassats [9].

I det följande beaktas klassificeringsverksamheten med hänsyn till privata intressen.

Det finns inte möjligheter till en detaljerad genomgång av klassningssystemet [10]. Riktlinjerna avser Det norske Veritas' regler. Efter att fartyget har besiktigats tilldelas det en huvudklass [11]. Fartyget kan dessutom godkännas för särskilt ändamål, såsom för bulk-, malm-, container- eller passagerarfart, oljefart eller för bilfärjetrafik. Tilläggsbeteckningarna kan visa att ombord finns specialutrustning exempelvis så att fartyget är ägnat för behandling av tunga laster. Fartyget tilldelas en tilläggsklass [12]. Vid klassningen kan fartyget tilldelas en isklass. Sällskapen följer de finsk-

---

[7] Se Braekhus (Forelesninger) s. 50. Jfr Brunsvig s. 51, Røsaeg s. 19 och Rosenmeyer s. 25.

[8] Klassificeringssällskapen strävar till att fastställa gemensamma riktlinjer via The International Association of Classification Societies (IACS), se Harrison s. IX-1 ff.

[9] Se Grauers s. 29, Brunsvig s. 53, Røsaeg s. 18 ff. och Cufley s. 299.

[10] Se närmare om detta Grauers s. 29 ff., Røsaeg s. 16, Harrison s. IX-1 ff. och Simpson s. VIII-1 ff.

[11] I klassanteckningarna ingår även symbolen för vederbörande klassificeringssällskap.

[12] Se Det norske Veritas "Rules for Classification of Steel Ships. Regulations". Se även American Bureau of Shipping, Rules, Sect. 1.1.3. om "Special Purpose Vessels". Se vidare Björkelund s. 57, Fartygsteknik s. 29, Grauers s. 29 och Stevens s. 81. Det är naturligt att nyansskillnader förekommer mellan sällskapen.

svenska isklassbestämmelserna [13]. I klassbeteckningen kan ingå fartområdesbegränsningar [14].

> Huvudklassen (main character of class) i Det norske Veritas betecknas som 1 A1 eller 1 A2. I den senare klassen förutsätts oftare förekommande besiktningar på grund av fartygets särtyp, använt material, fartygets skick och ålder. Lloyd's ger klassen 100 A1. Anmärkningarna anges genom tillägg [15]. Tilläggsklassen enligt Det norske Veritas kan exempelvis omfatta EO (= periodically unattended machinery space) eller HELDK (= helicopter deck). Även Lloyd's inkluderar beteckningar om specialutrustning [16]. Fartområdesbegränsningen (service restriction notation) enligt Det norske Veritas' regler omfattar vanligtvis farvatten med särskilt ansträngande väderleksförhållanden såsom Nordatlanten, Nordsjön och den norska kusten. Man anger den maximala distansen i sjömil från närmaste hamn eller ankringsplats, exempelvis R 45 (= 45 sjömil). Fartområdesbegränsningen kan avse en bestämd årstid. Lloyd's har ett motsvarande system [17].

Vid nybyggen ansöker varvet om klassning. Nybygget övervakas av klassens inspektörer (**surveyors**). Givetvis kan även för ett använt fartyg ansökas om klass.

---

[13] Se Fartygsteknik s. 29. Se även American Bureau of Shipping, Rules, Sect. 29, del II.

[14] Det norske Veritas inkluderar i klassbeteckningen "Main Class" följande grupper: Construction Symbol, Main Character of Class och Service Restriction Notation. I "Additional Class" ingår: Service and Type Notations och Equipment and Systems Notation.

[15] Se Björkelund s. 16 f. och s. 58, Holman s. 1 f. och Stevens s. 78 f. och s. 81. American Bureau of Shipping har klassmärket A1, se Rules, Sect. 1.1. Historiskt hade man inom Lloyd's flere klasser. Skrovet betecknades som A, E, I, O eller U. A var den bästa klassen. Utrustningen betecknades som G, M eller B (good, middling, bad). De sistnämnda utbyttes senare till 1, 2 och 3. Indelningen föll slutligen bort med undantag för beteckningen A 1. Som kuriositet kan nämnas att siffran 100 härstammar från tron att ett stålfartygs ålder skulle vara 100 år.

[16] Se Fartygsteknik s. 29.

[17] Se Holman s. 2 och Stevens s. 81. Se även American Bureau of Shipping, Rules, Sect. 1.1.4. om "Service Limitations".

För bibehållande av klassen skall fartyget genomgå regelbundna besiktningar. De årliga eller ofta återkommande besiktningarna omfattar bl.a. lastluckorna, styrmaskinen, ankarspelet och maskineriet samt en allmän genomgång av fartyget. De periodiska besiktningarna är mera ingående och utförs i regel vart fjärde år beroende dock av fartygets ålder och klass. Fartyget kan erhålla uppskov upp till ett år (**year of grace**). För besiktning av bottenbordläggningen skall fartyget dockas med cirka två års mellanrum [18]. Systemet ovan är ofta olämpligt och för styvt med hänsyn till fartygets kommersiella drift. Av denna orsak har fortlöpande besiktningar införts så att samtliga kontrollobjekt blir gradvis besiktigade under den maximala perioden fem år. I medeltal skall därmed 20 % av kontrollobjekten genomgås årligen [19]. Efter haveri skall fartyget besiktigas skilt.

Det är rederiets sak att uppfölja besiktningskraven. Vid underlåtenhet kan klassen gå förlorad. I praktiken torde rederiet i första hand tilldelas en uppmaning att anordna besiktning.

Om det i besiktningen eller i övrigt konstateras att fartyget inte uppfyller de krav angående skrovet, maskineriet eller utrustningen som sällskapets regler förutsätter ges rederiet en uppmaning i form av pålägg (**recommendation**) att vidta nödvändiga åtgärder. Fartyget bibehåller klassen villkorligt. I vissa fall förutsätts omedelbart avhjälpande, i andra ges en bestämd tidsfrist. Pålägget kan innehålla en uppmaning till särskild besiktning. Om de i pålägget konstaterade felen inte avhjälps förlorar fartyget sin klass. Vid smärre fel som inte kräver reparation kan man utfärda ett memorandum. Påminnelserna antecknas i klassificeringssällskapets handlingar. Fartyget kan vidare förlora sin klass om rederiet försummat att upplysa sällskapet om relevanta reparationer i fartyget, om rederiet i andra fall grovt försummat sin upplysningsplikt gentemot sällskapet eller om rederiet underlåtit att betala avgifter åt sällskapet [20].

Uppgifter om det klassade fartyget införs i sällskapets register och arkiv. Endast det förstnämnda är "offentligt" [21]. Åt rederiet utfärdas ett klasscertifikat som innehåller uppgift om huvudklassen. Ett särskilt certi-

---

[18] Denna besiktning genomförs dessutom varje gång fartyget är på docka.

[19] Systemet befriar inte från bottenbesiktningen. Se om besiktningen Det norske Veritas "Rules for Classification of Steel Ships. Regulations".

[20] Se föregående not samt Grauers s. 34 ff. och Holman s. 4. Jfr Prudent Tankers Ltd. S.A. v. The Dominion Insurance Co. Ltd. (The "Caribbean Sea") /1980/ 1 Lloyd's Rep. 338 QB.

[21] Se Fartygsteknik s. 28 och Grauers s. 36.

fikat kan utfärdas för tilläggsklassen. I klasscertifikatet ingår anteckning om eventuell fartområdesbegränsning men inte anteckning om pålägg eller memoranda. Fullständiga uppgifter om fartygets skick i klasshänseende erhålls därmed inte genom klasscertifikatet.

6.4.2. Om klassens betydelse vid försäkring

Fartygets klass har verkan för olika intressentgrupper såsom för myndigheter, beställare av nybyggen, köpare av fartyg, banker och andra finansiärer samt för befraktare [22]. Klassen utvisar att fartyget genomgått en viss kontroll och är under viss fortgående uppsikt. Såsom ovan har framgått fick klassningsverksamheten sin början av försäkringshänsyn. Denna sammanbindning gäller fortfarande.

Klass i ett välkänt klassificeringssällskap är som utgångspunkt en förutsättning för beviljande av försäkring [23]. Rederiet kan vara tvunget att betala förhöjda premier eller räkna med högre franchiser om fartyget saknar klass eller inte är i högsta klass [24].

Enligt FAL 4-10 §§ har försäkringstagaren en allmän upplysningsplikt beträffande omständigheter som kan påverka försäkringsgivarens beslut att ingå försäkringsavtal. Upplysningsplikten omfattar en riktig angivelse av fartygets klass [25]. Vid fareökning under försäkringstiden har försäk-

---

[22] Se Beckman s. 23 och s. 28 f., Grauers s. 122 ff., Braekhus (Forelesninger) s. 50, Brunsvig s. 205 ff. och Røsaeg s. 17. Jfr The "Parita" /1964/ 1 Lloyd's Rep. 199 Adm.

[23] Se Braekhus & Rein s. 95 f. om P & I. Inte ens direkt statstillsyn godtas, se Assuranceforeningen Gards P & I- villkor 1 § varvid ett godkännande av sammanslutningens "styre" krävs i sådana fall. Jfr The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd's P & I- villkor 5 (K). Se även Gulf Tampa Drydock Co. and Commercial Insurance Co. v. Germanischer Lloyd 1982 AMC 1969 5CCA, noten på s. 1969: "Generally, insurance companies require that a vessel be classified before it will insure it". Se beträffande klassificeringssällskapets ansvar Gordan passim. I amerikansk rätt kan friskrivningsklausuler till skydd för klassificeringssällskap eventuellt strida mot **public policy**.

[24] Se Assuranceforeningen Skuld Föreskrifter 1981 s. 16 f. samt Berdal & Berg s. 85. Se även Vergottis & Co. v. Ford & Co., Ltd. (1918) 34 TLR 233 KB.

[25] Jfr Norsk Sjøforsikringsplan 24 - 30 §§. Se vidare ND 1938.188 (NHD) samt Riska (Riskfördelning) s. 54 ff., Hellner (Försäkringsrätt) s. 151 ff., Braekhus & Rein s. 96 och s. 274 f. Endresen s. 2 ff., Haxthow s. 335 f., Lyngsø s. 50 ff. och Selmer (Forsikringsrett) s. 147 ff.

ringstagaren ävenså enligt FAL 45 - 50 §§ en upplysningsplikt. Förlust av klassen kan innebära en fareökning i kaskoförsäkringen genom att fartyget härigenom kan betraktas som sjöovärdigt. I P & I- försäkringen är läget detsamma. Även byte av klassificeringssällskap betraktas som fareökning[26]. Verkan av att upplysningsplikten inte har iakttagits vid försäkringsavtalets ingående eller under försäkringstiden kan vara uppsägning av försäkringsavtalet med omedelbar verkan eller efter uppsägningstid och bortfall eller nedsättning av försäkringsersättningen [27]. Engelska P & I- villkor visar motsvarande riktlinjer genom att försäkringen upphör att gälla ifall fartyget förlorar sin klass eller inte har klassats i ett klassificeringssällskap som godkänts av försäkringsgivaren [28].

Ett särskilt problem vid ingående av försäkringsavtal och under försäkringstiden är huruvida försäkringstagaren är skyldig att upplysa endast om fartygets klass såsom den har antecknats i klasscertifikatet eller klassificeringssällskapets handlingar eller huruvida upplysningsplikt härutöver föreligger om fartygets tillstånd. Det har anförts att man är beredd att acceptera den principen att försäkringstagaren endast skall behöva upplysa försäkringsgivaren om fartygets klass i enlighet med anteckningarna i klassificeringssällskapets handlingar [29]. I engelsk rätt verkar det som om

---

[26] Jfr Norsk Sjøforsikringsplan 31 - 35 §§ om "fareendring". Se även Assuranceforeningen Skulds P & I- villkor 10 §. Se Riska (Riskfördelning) s. 58, Hellner (Försäkringsrätt) s. 165 ff. och s. 443 f., Braekhus & Rein s. 95 f. och s. 275 f. och Haxthow s. 341 f. Jfr Gebb s. 776.

[27] Se Assuranceforeningen Gards P & I- villkor 21 § samt Assuranceforeningen Skulds P & I- villkor 42 §. Se även Braekhus & Rein s. 271 f. Se vidare Riska (Riskfördelning) s. 57 f. och s. 61 ff. samt Hellner (Försäkringsrätt) s. 451 f.

[28] Se The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd, reglerna 5 och 29 (B)(V). Jfr United Shipping v. Assicurazioni Generali (1929) 34 Ll.L.Rep. 323 CA och Malm 1926 AMC 1208 SDNY om bortfraktarens rätt att under tidsbefraktningsperioden ta fartyget till klassbesiktning i avsikt att förhindra förlust av klassen och därmed försäkringsskyddet.

[29] Se Endresen s. 7 f. som hänvisar till en opublicerad skiljedom. Majoriteten ansåg att rederiets underlåtenhet att upplysa om att fyraårsklassen hade utlöpt och underlåtenhet att ansöka om "year of grace" samt det faktum att fartyget var i dåligt skick inte stod i strid med den upplysningsplikt som förutsattes av försäkringstagaren. I ND 1938.100 (NHD) var det fråga om en vilseledande uppgift beträffande pålägg. Jfr om upplysningsplikten ND 1951.548 (Frostating lagmannsrett) samt de äldre avgörandena ND 1900.177 (NHD), ND 1923.61 (Kristiania sjøret) och ND 1919.481 (SøHa).

man accepterat denna princip om upplysningplikten [30].

Det är oklart huruvida försäkringsgivaren skall upplysas om pålägg. Pålägget kan enligt försäkringsvillkoren ha betydelse om försäkringshändelsen hade samband med detta och försäkringstagaren visste eller borde ha vetat om omständigheten och inte efter förmåga avhjälpt felet. Förefintligt pålägg kan dessutom betyda att fartyget är sjöovärdigt. Skyddet bortfaller på denna grund [31].

Klassen har betydelse även för lastintressenternas försäkringar. Klassen kan påverka premiesättningen [32]. I vissa certepartier intas särskilda klausuler för att säkerställa befraktarens ställning, se närmare avsnitt 6.4.4. nedan.

6.4.3. Klassen och befraktning

Befraktaren kan genom klassuppgiften presumera att fartyget är i sjövärdigt skick. Å andra sidan behöver alla sjövärdighetsaspekter inte vara reglerade i klassens regler. Befraktaren kan även utgå från att fartyget inte

---

[30] I United Shipping v. Assicurazioni Generali (1929) 34 Ll.L.Rep. 323 CA vägrade försäkringsgivaren att utbetala försäkringsersättning, emedan fartygets klass inte hade bibehållits. En förutsättning för försäkringens giltighet enligt försäkringsvillkoren var att fartyget skulle bibehållas i högsta klass. Scrutton, L.J. ansåg att fartygets klass hade bibehållits, emedan vederbörande organ i klassificeringssällskapet inte hade fattat något beslut om förlust av klassen och emedan fartyget hade bibehållits i sällskapets register. Vidare nämnde han att ingen utomstående kan inverka på det eventuella faktum att klassen exempelvis bibehållits av misstag. Greer, L.J. var av samma åsikt, medan Slesser, L.J. företedde en motsatt uppfattning.

[31] Se Assuranceforeningen Gards P & I- villkor 21 § och Assuranceforeningen Skulds P & I- villkor 42 §. Se ND 1938.188 (NHD) om en kaskoförsäkring och förlust av försäkringsskyddet. Se vidare Braekhus (Mangler) s. 422, Braekhus & Rein s. 272, Endresen s. 7 f. och Introduction to P. & I. Insurance s. 154. Se NSM 1966 s. 4034 f. varvid rederiet ansågs ha en obetingad upplysningsplikt gentemot försäkringsgivaren om att ett nybygge har pålägg. Se även M/T Stolt Capricorn (1979) SMA 1375 varvid det framgick att pålägget som sådant kan medföra förlust av försäkringsskyddet.

[32] Se ND 1934.41 (SøHa) samt vidare Tavarankuljetusvakuutus s. 44 och Schaps & Abraham s. 469. I Agia Paraskevi (1985) SMA 2137 var resebefraktaren tvungen att betala en tilläggspremie på 5 % på lastens C & F- värde. Se dessutom The Negus 1923 AMC 625 SDNY s. 628, och Vandeventer s. 832. Jfr om fartygets nationalitet och försäkringen Scrutton s. 76 och not 17.

stoppas av myndigheterna på grund av tekniska fel, men ej heller detta gäller undantagslöst [33].

De bakomliggande försäkringsarrangemangen och parternas försäkringsskydd är av ekonomiskt intresse för befraktaren.

I relation till kaskoförsäkringen har befraktaren endast ett indirekt intresse. Om försäkringsgivaren inte är skyldig att utbetala ersättningar försämras rederiets ekonomiska ställning. Exempelvis vid fartygshaveri kan trafiken upphöra, emedan rederiet saknar ekonomiska förutsättningar att på egen bekostnad utföra reparationer. Ej heller kan den skadade lasten genom försäkringen erhålla fartygets bidrag vid gemensamt haveri. Likadana synpunkter om ökning av befraktarens ekonomiska risker kan anföras för P & I- försäkringens del.

En tidsbefraktare och ibland även en befraktare vid konsekutiva resor eller en resebefraktare kan teckna en egen ansvarsförsäkring. Rederiets ansvarsförsäkring kan inte överlåtas åt en befraktare [34]. Befraktaren har ett direkt intresse av riktig klassangivelse i relation till försäkringen i sådana fall då han själv tecknar en ansvarsförsäkring eller en varutransportförsäkring. För det första kan klassen påverka premierna. För det andra kan befraktaren vara förhindrad att för egen del teckna en ansvarsförsäkring om det visar sig att fartyget saknar den högsta klassen. För det tredje kan befraktaren vara tvungen att godta högre franchiser i nu avsedda fall. För det fjärde kan befraktaren förlora sitt ansvarsförsäkringsskydd. Det är givet att det pragmatiskt är av central betydelse att klassen upprätthålls under hela befraktningsperioden. Försäkringsskyddets bibehållande är dessutom ägnat att förenkla skadeuppgörelsen [35].

Om bortfraktaren i stöd av certepartiet har rätt att substituera fartyget är klassuppgiften viktig, emedan en viss standard därigenom tryggas [36].

---

[33] Jfr Björkelund s. 156 f. och Braekhus (Forelesninger) s. 50. Jfr även Navigas International Ltd. v. Trans-offshore Inc. (The "Bridgestone Maru No. 3") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 62 QB, särskilt s. 80.

[34] Se Assuranceforeningen Gards P & I- villkor 27 - 28 §§ samt Assuranceforeningen Skulds villkor 38 §. Se även Braekhus & Rein s. 286 ff. Se Summerskill s. 23 som anger att U.K. Defence Club i augusti 1980 hade 1688 införda fartyg av vilka 274 införts för tidsbefraktarens räkning. Jfr arrangemangen i Court Line, Ltd. v. Canadian Transport Co., Ltd. (1940) 67 Ll.L.Rep. 161 HL.

[35] Jfr Grauers s. 123, Falkanger (Konsekutive) s. 46 och Puchta s. 29

[36] Se formuleringen i exempelvis Scanorecon kl 29: "The Owners shall have liberty to substitute a Vessel of the same class or condition... on giving due notice hereof to the Charterers".

Klassen kan ha betydelse som ett särskilt reglerat bevismedel. Försäkringsgivaren kan uppmana till att i certepartiet eller skeppningsdokumentet inta ett villkor enligt vilket fartygets existerande klass jämte intyg av klassificeringssällskapets inspektör om kyl- och frysrummens goda skick kan anses som slutgiltigt bevis (**conclusive evidence**) [37]. Sådana klausulers faktiska verkan kan dock ifrågasättas, se avsnitt 6.2.7. ovan.

De flesta standardcertepartierna har utrymme för angivelse av klassen[38]. Klassen anges enligt sällskapets beteckning. Tillägget "or equivalent" kan särskilt i substitutfall vara av betydelse för bortfraktaren. I annat fall är det inte uteslutet att den angivna klassen skall uppföljas bokstavligen [39]. "Equivalent"- uttrycket ger utrymme för tolkning. Det kan anses omfatta internationellt välkända sällskap, däremot inte sådana sällskap som inte utövar egentlig klassningsverksamhet [40].

6.4.4. Materiell eller formell klass?

6.4.4.1. Huvudregel

Det framgick ovan att man i försäkringssammanhang diskuterat hur klassangivelsen närmare skall tolkas. Motsvarande problem uppstår i befraktningssammanhang.

Bortfraktaren kan tänkas vara skyldig att ha kännedom om fartygets verkliga skick. Om klassificeringssällskapet hade kännedom om felet skulle klassen gå förlorad, klassen nedsättas eller pålägg påföras. Om

---

[37] Se Assuranceforeningen Skuld Föreskrifter 1981 s. 40.

[38] Se Capelle s. 153 f., Packard (Sale and Purchase) s. 17 och UNCTAD s. 20 och s. 59.

[39] Se dock Demetrios M. Logothetis v. P. Vergottis (1926) 24 Ll.L.Rep. 130 KB varvid sällskapet hade meddelats vara British Corporation, men **de facto** hade fartyget klassats i Bureau Veritas. Befraktaren ville häva avtalet. Domstolen förkastade anspråket men motiveringarna är oklara.

[40] Se Agia Paraskevi (1985) SMA 2137. Resebefraktaren var tvungen att betala tilläggspremier, emedan fartyget endast hade införts i Panama Bureau of Shipping. Den i certepartiet intagna "equivalent"- hänvisningen ansågs omfatta endast "ABS, BV, DNV, Germanischer Lloyd, Lloyd's, NKK, Polish Register, Rina and USSR Register of Shipping". Panama Bureau accepterades inte, emedan denna sammanslutning hade meddelat att "we do not claim to be a classification society".

klassuppgiften i certepartiet tolkas betyda den materiella klassen dvs. den klass eller det läge som borde gälla om sällskapet hade kännedom om fartygets faktiska skick, kunde befraktaren hänvisa till felaktig angivelse varje gång fartygets faktiska skick inte motsvarade klassens krav. Det andra alternativet är att klassangivelsen avser endast den formella klassen dvs. den klass som är antecknad i klasscertifikatet eller klassificeringssällskapets register oberoende av vad fartygets faktiska skick är. Om man utgår från den formella klassens princip kan befraktaren inte av uppgiften dra andra slutsatser än att fartyget vid en viss tidpunkt godkänts av klassificeringssällskapet. Förutsatt att certepartiet inte innehåller en precisering om problemställningen måste ett val mellan alternativen förrättas.

> I ND 1934.41 (SøHa) visade det sig vid fartygets ankomst till lossningshamnen att lasten hade skadats och att fartygets klass löpt ut före konossement hade utfärdats. Lastintressenten var tvungen att betala en förhöjd premie och gjorde ett motsvarande avdrag från frakten. Domstolen ansåg att klassangivelsen i certepartiet endast var en upplysning om att fartyget hade en sådan klass vid tiden för fraktslutet. - Domen ger antydanden om accepterandet av den formella klassens princip [41].

Tendensen tycks vara att man är beredd att acceptera den formella klassens princip i befraktningsförhållanden [42]. Indirekt belägg för detta erhålls från äldre rätt. I 1864 års svenska SjöL 76 § ansågs bortfraktaren berättigad till en tjugondedels marginal mellan den angivna dräktigheten och dräktigheten enligt fartygets mätbrev. Även mätbrevet kunde vara oriktigt i förhållande till den verkliga dräktigheten. Det ansågs att denna numera upphävda bestämmelse skulle tolkas så att vid avsaknad av **mala fides** hos befälhavaren var hänvisningen till mätbrevets formella uppgift

---

[41] Jfr ND 1934.XI. I finsk skiljedom 1984 Enso Gutzeit/ Rederiaktiebolaget Sally (opublicerad) ingår indirekta antydanden som stöder den formella klassens princip, se s. 86 f. Även i ND 1931.209 (Vestre Landsret) tycks domstolen ha utgått från att en formell klassangivelse skulle ha accepterats. I fallet var det dock ostridigt att den angivna klassen inte hade existerat. Jfr även ND 1977.236 (Svensk skiljedom) och Røsaeg s. 103 f.

[42] Se Falkanger & Bull s. 30, Jantzen s. 342, idem (Certepartier) s. 25, idem (Tidsbefragtning) s. 21 och Michelet s. 409. Uttalandena om denna specifika fråga är dock oklara. Se om klassen vid management- avtal Berdal & Berg s. 85 ff.

tillräcklig [43]. Denna tolkning av mätbrevets betydelse kan jämföras med klassangivelsen. Frågan om ond tro återkommer nedan.

I engelsk rätt stöder man tolkningen på äldre avgöranden vilka visar tämligen otvetydigt att man accepterat den formella klassens princip. I bedömningen inverkar försäkringshänsyn. Detta är i belysning av det tidigare framförda fortfarande av vikt.

> I French v. Newgass [44] hade fartyget i certepartiet beskrivits som "Newly classed A 1 1/2, Record of American and Foreign Shipping Book". Vid certepartiets undertecknande hade fartyget denna formella klass. Vid ankomst till lastningshamnen upptäcktes ett fel som föranledde att klassen omedelbart återtogs. I den föregående klassbesiktningen hade felet i misstag inte noterats. Befraktaren vägrade att lasta. Domstolen ansåg att befraktaren inte hade haft grund för detta, emedan fartyget vid certepartiets ingående hade klassats såsom däri hade angivits. Bramwell, L.J. betonade försäkringshänsyn. Han uttalade med hänvisning först till den materiella klassens princip (s. 574 f.): "If this is held to be a warranty that the ship was rightfully registered, then, although she was on the register and continued there, yet, if the charterer could show that she ought not to be there, the terms of the charter-party would not be complied with. I think the question a very important one, because ... policies of insurance on ships and goods, which contain similar warranties, would be void in cases like the present". Då befraktaren hade hänvisat till den materiella klassens princip var riskerna härvid "much greater than could arise from holding the other way, because shipping people may always guard themselves by inspecting the ship on their own account" [45].

---

[43] Se Hambro s. 157 som uttalar härom: "Är deremot uppgiften om tontalet öfverensstämmande med mätebrefvet, måste befälhafvaren, så länge han icke kan öfverbevisas om mala fides, vara fri, äfven om det skulle befinnas, att mätebrefvet vore oriktigt, emedan en af offentlig myndighet utfärdad handling icke kan ådraga befälhafvaren någon ansvarighet". Se även Dahlström s. 153. Bestämmelsen ingick inte i den senare nordiska sjölagstiftningen i anledning av dess med hänsyn till marginalangivelsen kasuistiska karaktär. Däremot uttalades ingenting om att den formella angivelsens princip skulle anses vara förkastlig, se avsnitt 6.6.4.2.a. nedan.

[44] (1878) 3 Asp.M.C. 574 CA.

[45] Se i samma riktning Routh v. MacMillan (1863) 34 B.M.C./ 1. Crockford 402. Se vidare Chorley & Giles s. 117, Ridley s. 185, Scrutton s. 76 och Wilford (UNCTAD - SIDA) s. 169.

I M/S Bjorn Ragne [46] hade fartyget beskrivits som "Norwegian Veritas + 1.A.1. TE.O.". Tidsbefraktaren krävde ersättning i stöd av **breach of warranty**, emedan man haft kostnader i anledning av att fartyget saknade sloptankar förutsatta i sällskapets regler. Tidsbortfraktaren hänvisade till fartygets ålder. Skiljemännen uttalade, s. 13: "The Panel is of the unanimous opinion that the vessel was maintained in the highest classification of Norske Veritas... The 'Bjorn Ragne'was warranted to be 'classed Norwegian Veritas + 1.A.1.' and ... the Panel establishes that the vessel can be classed '1.A.1.' without having a 'PST' designation". I fallet fastställdes att fartyget motsvarade klassens krav, men å andra sidan antyder motiveringarna att den materiella klassen var avgörande. Närmare slutsatser kan dock inte göras.

Vid brist på närmare riktlinjer i befraktningen kan man utreda läget vid fartygsköp. Den klausulpraxis som i sistnämnda fall tillämpas företer dock grundläggande olikheter i jämförelse med certepartiformuleringar [47]. Vid fartygsköp används as is- förbehållet. Enligt stadgad uppfattning är det fråga om en tämligen långtgående friskrivning av säljarens ansvar. Köparen har redan av denna anledning ett starkt intresse av att förhandsundersöka fartyget. Även preciserade uppgifter om fartyget blir betydelsefulla. Klassuppgiften är av stor relevans för köparen, emedan den inte i regel på grund av as is- förbehållet kan ersättas med en hänvisning till det köpta fartygets sjöövärdighet [48]. As is- förbehåll förekommer inte i certepartier och befraktarens möjligheter att framställa anspråk i stöd av sjöövärdighet bibehålls [49]. Tvärtom understryks kravet på fartygets sjövärdighet ofta genom certepartiets allmänna formulering, se härom avsnitt 7.2.4. nedan. Om klassens krav inte berör fartygets befraktningsrättsliga sjövärdighet är skillnaden mellan materiell och formell klass av faktisk betydelse. I fråga

---

[46] (1979) SMA 1298.

[47] Se Grauers s. 122 ff. Jfr Røsaeg s. 104 ff. om formell och materiell klass vid skeppsbyggnadskontrakt, varvid han finner visst stöd i de principer som gäller vid "salg av brukt tonnasje".

[48] Se Grauers s. 99 ff., Braekhus (Mangler) s. 433 ff. och Packard (Sale and Purchase) s. 66. Friskrivningen gäller exempelvis inte vid svek, se även ND 1970.418 (Norsk skiljedom) om grov ovarsamhet.

[49] Jfr Bar-Lev s. 334 ff.

om den formella klassen kan befraktaren inte utgå från att fartyget besitter sådana egenskaper som uppställs i klassens regler och som inte berör dess sjövärdighet. Relevans kan dock uppstå i stöd av riktlinjerna beträffande fartygets driftsduglighet, se avsnitt 7.6. nedan.

I ovan nämnda belysning kan man utgå från att om den formella klassens princip gäller vid fartygsköp skall den **a fortiori** omfattas även i fråga om befraktningsavtal. Köpavtalen kan innehålla en närmare beskrivning av klassen [50], men beträffande den i köpebrevet individuellt införda klassuppgiften kan anföras att det finns en utbredd uppfattning om att man åtminstone i norsk rätt anser klassangivelsen i fartygsköpebrevet avse den formella klassen [51].

> I ND 1962.118 (Norsk skiljedom) anfördes att i normala fall (s. 122) "vil det vaere nok å fremvise rene papirer".

Starka skäl talar för att man i befraktningsförhållanden tolkar certepartiets klassangivelse avse endast den formella klassen. Rättsläget både i befraktningen och i fråga om fartygsköp visar i denna riktning. Befraktarens möjligheter att framställa anspråk blir inte helt kringskurna. Han kan fortsättningsvis hänvisa till sjöovärdighet. Befraktaren är medveten om att fartyget endast periodiskt genomgår besiktning. Det föreligger inga möjligheter att under korta mellanrum från bortfraktarens sida övervaka att klassens krav har upprätthållits. Av särskild betydelse är försäkringsskyddets bibehållande. Om man i försäkringsavtalsrelationen accepterar den formella klassens princip uppstår för befraktaren inga utökade bakomliggande ekonomiska risker anknutna till försäkringen. De resonemang som anfördes i det gamla French v. Newgass- avgörandet har fortfarande aktualitet. Med beaktande av försäkringsförhållanden kunde det eventuellt vara önskvärt att avstå från indelningen i materiell och formell klass och i stället bygga upp tolkningen av certepartiuppgiften utgående från försäkringsskyddets bibehållande [52]. En sådan lösning beak-

---

[50] I avtalet ingår klausuler såsom "utan pålägg från klassen" som inte anses ha någon självständig betydelse. "Klassens krav" eller "skeppskontrollens krav" tolkas innebära en materiell standard. Se närmare Grauers s. 170 ff. Jfr Røsaeg s. 103 f.

[51] Se äldre avgöranden NRt. 1923 II 171, NRt. 1922.706 och NRt. 1898.33 samt vidare ND 1960.535 (Norsk skiljedom). Se vidare Braekhus (Mangler) s. 443. Se Grauers s. 125 som dock mera betonar frågan om angivelsen skall upppfattas som garanti. Jfr även Røsaeg s. 103 f. och Rosenmeyer s. 49 f.

[52] Se M/T Stolt Capricorn (1979) SMA 1375 varvid majoriteten konstaterade att förlust av tidsbefraktarens försäkringsskydd inte hade sådan relevans att avtalet på denna

tar emellertid inte andra omständigheter av betydelse för befraktaren vid klassangivelsen. Den formella klassens princip är lämplig i befraktningskedjor. En underbortfraktare har inte skäliga möjligheter att kontrollera fartygets skick i relation till klassen. Hans motpart skall dessutom i regel kunna inse detta faktum [53].

De negativa följder som kunde uppstå vid tillämpningen av den materiella klassens princip skall dessutom motarbetas. Det är inte uteslutet att man gör felbedömningar vid klassbesiktningen. Vanligtvis svarar klassificeringssällskapet inte för en sådan felbedömning på grund av förefintliga friskrivningsklausuler [54]. Om befraktaren kunde utgå från den materiella klassen skulle detta innebära att bortfraktaren ålades att utbetala skadestånd eller påföras någon annan påföljd på grund av en utomstående sakkunnigs utlåtande. Trots att man i flere fall inom avtalsrätten ansett avtalsgäldenären vara ansvarig för sina självständiga medhjälpare passar denna princip illa in i den nu aktuella problematiken. I konstellationen skulle man dessutom uppställa större krav på rederiet än klassificeringssällskapet [55].

Den nu förordade utgångspunkten om den formella klassens princip kräver en precisering. Sällskapets regler kan skilja mellan klasscertifikatets upphörande och förlust av den klass som har införts i sällskapets register. Klasscertifikatet kan förlora sin giltighet om fartyget exempelvis har råkat ut för grundstötning, medan klassen bibehålls i registret. Det finns inte säkra riktlinjer för huruvida certepartiets hänvisning avser ett

---

grund kunde anses "frustrated": "If the Charterer would have considered it necessary for the Owner to have P & I coverage, it should have insisted upon including an appropriate clause in the charterparty".

[53] I denna belysning är det av vikt att certepartiet rätt beskriver bortfraktarens förfoganderätt över fartyget. Denna frågeställning berör fartygets rättsliga egenskaper, se Del II.

[54] Jfr Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas 1972 AMC 1455 SDNY och Bar-Lev s. 334 ff. enligt vilken sällskapet kan ha ett visst **negligence**- ansvar enligt amerikansk rätt.

[55] Denna aspekt berördes även i French v. Newgass- avgörandet, se not 44 ovan. Bramwell, L.J. anförde (s. 575): "But I cannot see how an action would lie by the shipowners against them (= klassificeringssällskapet; förf.anm.). They do not undertake to be always right, and they undertake to use due diligence...".

klasscertifikat som är i kraft eller bibehållen klass enligt anteckningarna i sällskapets register [56].

I Prudent Tankers Ltd. S.A. v. The Dominion Insurance Co. Ltd. (The "Caribbean Sea") [57] hade fartyget grundstött. Under en senare resa sjönk fartyget. Då redaren krävde ersättning genom kaskoförsäkringen vägrade försäkringsgivaren att betala med hänvisning till försäkringsvillkoren enligt vilka ersättning inte utgick om fartygets klass ändrades eller återtogs.

I klassificeringssällskapets regler ingick följande bestämmelser: "In the event of grounding or damage to the hull covered by the classification, in which event the classification certificate loses its validity ..." och "If after being damaged, a ship calls at a port in which there is not Bureau Veritas Surveyor, the ship's captain is to notify the Head Office forthwith. Following this he is to have his ship surveyed by a Surveyor in the nearest port where the Society is represented, failing which the vessel loses its class".

Robert Goff, J. ansåg att det fanns en klar skillnad mellan förlust av klasscertifikatets giltighet och förlust av eller ändring i klassen. Den förstnämnda händelsen - såsom sällskapets representant hade uttryckt sig - resulterar "in the vessel's class position becoming irregular", men inte i förlust av eller ändring i klassen. Följaktligen ålades försäkringsbolaget att utbetala ersättning [58].

Det är uppenbart att en motsvarande uppfattning kan accepteras även i fråga om befraktning, detta med allt större skäl om försäkringsskyddet kvarhålls så länge som klassen är oförändrad i sällskapets register.

Den formella klassens princip har inte accepterats universellt.

Manca nämner i sin kritik mot den formella klassens princip att befraktaren på felaktiga grunder kan förmås att ingå ett befraktningsavtal trots att en väsentlig brist föreligger. Befraktaren har ut-

---

[56] I ND 1934.41 (SøHa) gjordes ingen närmare åtskillnad mellan alternativen. Jfr även Falkanger & Bull s. 29 f.

[57] /1980/ 1 Lloyd's Rep. 338 QB.

[58] Jfr United Shipping v. Assicurazioni Generali (1929) 34 Ll.L.Rep. 323 CA. Jfr även Piccinini v. Partrederiet Trigon II (The "Alfred Trigon") /1981/ 2 Lloyd's Rep. 333 QB beträffande fartygsköp.

gått från att fartyget är utan anmärkningar [59]. Manca tycks emellertid inte ha fäst uppmärksamhet vid befraktarens alternativa möjligheter att framställa anspråk. Han medger dessutom själv att sällskapets besiktningsmän har den nödvändiga sakkunskapen [60].

6.4.4.2. Undantag

Det är uppenbart att bortfraktarens illojala beteende i sammanhanget inte kan skyddas. Frågan är hurudana närmare begränsningar skall uppställas. Klart är att certepartiet i princip kan precisera frågan.

I fartygsköp har man utgått från att rederiets culpösa underlåtenhet att upplysa klassificeringssällskapet om sådana fel i fartyget som påverkar bedömningen av fartygets klass i form av pålägg medför att den formella klassens princip inte kan tillämpas. Den formella klassens princip förutsätter därmed att sällskapet inte har gjort en oriktig bedömning i anledning av rederiets fel eller försummelse.

I ND 1962.118 (Norsk skiljedom) hade fartyget en längre tid haft läckage i kylsystemet. Klassificeringssällskapet hade inte informerats härom. Efter köpet gavs fartyget pålägg. Säljaren ålades att ersätta köparen reparationskostnaderna.

I ND 1960.535 (Norsk skiljedom) hade rederiet underlåtit att informera sällskapet om vissa feeder-kablar som tillfälligt installerats ombord av personalen. Sällskapet godkände inte kablarna vid en efter köpet verkställd besiktning. Fartyget gavs pålägg. Säljaren ålades att ersätta köparens kostnader för installering av nya feederkablar.

Braekhus uttalar om fartygsköp [61] (s. 444): "I HEDERA-dommen ND 1960.535 NV ble de oppstilt en unntagelse fra prinsippet om at selgerens plikter m.h.t. det solgte skibs klasse er oppfylt såsant klassen formelt er i orden. Forutsetningen for prinsippet er at kontroll-myndighetene ikke har grepet feil av en grunn som kan belastes

---

[59] Se Manca s. 47.

[60] Se idem s. 198.

[61] Se Braekhus (Mangler) s. 443 ff. Jfr Packard (Sale and Purchase) s. 52 ff. och s. 67.

selgeren...". Braekhus hänvisar även till den andra ovan nämnda skiljedomen [62].

Trots att ovan nämnda avgöranden gällde frågan om påförande av pålägg kan man anse att de reflekterar ett undantag som även avser själva klassangivelsen. Frågan är huruvida ett motsvarande förbehåll kan accepteras beträffande befraktningsavtal.

> I ND 1975.1 (Norsk skiljedom) hävdade tidsbefraktaren med hänvisning till ND 1962.118 att rederiets försumliga beteende gentemot klassificeringssällskapet samtidigt utgjorde **culpa in contrahendo** mot tidsbefraktaren. Skiljemännen fastslog att rederiet försummat sina förpliktelser gentemot sällskapet och tillade om det köprättsliga avgörandet (s. 20 f.): "Avgjørelsen gjaldt imidlertid salg av et skib, og naervaerende voldgiftsrett finner ikke grunn å trekke paralleller fra kjøp og salg til befraktning hva angår fortielser overfor Veritas". - Även i detta fall var det fråga om pålägg.

Ovan refererade avgörande kan inte tolkas belysa frågan om betydelsen i befraktningsförhållandet av rederiets culpösa beteende gentemot klassificeringssällskapet. Då fartyget har sådana fel som vid sällskapets kännedom om dem skulle medföra pålägg skall det utredas huruvida bortfraktaren kan anses ha upplysningsplikt gentemot befraktaren om pålägg över lag. I själva verket är denna fråga den primära då man beaktar att klassen inte i regel går förlorad utan att rederiet genom klassens pålägg har givits möjlighet till avhjälpande. Om ingen upplysningplikt föreligger kan det ej heller ha betydelse att pålägg borde ha påförts fartyget, men att detta inte ägt rum på grund av rederiets culpösa underlåtenhet att informera sällskapet. Om upplysningsplikt beträffande pålägg skulle föreligga skulle ovan nämnda riktlinjer om culpans relevans beaktas. Likadana riktlinjer kan uppställas för andra begränsningar i samband med klassangivelsen.

---

[62] Se vidare i samma riktning ND 1982.86 (Vestre Landsret). Jfr Grauers s. 126 f. och s. 132 ff. Jfr även ND 1954.56 (NHD) om varvets ansvar. I engelsk rätt kan läget eventuellt vara ett annat, se Compania De Navegacion Pohing S.A. v. Sea Tanker Shipping (PTE) Ltd. (The "Buena Trader") /1978/ 2 Lloyd's Rep. 325 CA. I detta avgörande påfördes klassificeringssällskapet hela uppföljningsskyldigheten och rederiet ansågs inte ha någon närmare skyldighet att medverka. Därmed hade säljaren ej heller brutit avtalet mot köparen på denna punkt. Avtalet hade ingåtts på Saleform. Jfr Kelman v. Livanos /1955/ 1 Lloyd's Rep. 120 QB. Se om managers upplysningsplikt vid management- avtal Berdal & Berg s. 89.

I övrigt kan det beträffande undantag från den formella klassens princip anses att det inte föreligger skäl att skydda en culpös avtalspart [63]. Om den formella klassen har bibehållits endast på grund av bortfraktarens culpösa underlåtenhet att informera sällskapet om fel kan klassangivelsen anses ha varit felaktig. Genom denna lösning ligger man i linje med de betraktelser som förordades beträffande tolkningen av in good faith, but not guaranteed- förbehåll i samband med befraktningsrutinerna, se avsnitt 5.2.2.3. ovan.

Resecertepartiet kan genom en extra insurance- klausul styra påföljdsregleringen om det visar sig att klassen har angivits fel.

> I Scanorecon kl 27 stipuleras: "Any extra insurance on cargo on account of Vessel's age and/or flag and/or class shall be for Owner's account".

Klausulen har sitt ursprung i tiden efter första världskriget. Fartyg påstods ha förlist på grund av minor, men olyckshändelserna hade ofta ägt rum under suspekta förhållanden. Problemet var aktuellt även på 1930-talet då världshandelsflottan bestod av gamla fartyg. Varuförsäkringsgivarna började debitera tilläggspremier om lasten transporterades med fartyg som var äldre än 20 år. Befraktarna reagerade med särskilda skyddsbestämmelser i certepartierna [64]. Klausulen visar att man inte fäster uppmärksamhet vid indelningen i materiell eller formell klass utan avgörande är huruvida premieförhöjningar äger rum på grund av fartygets klass. Tilläggspremierna skall minimeras av befraktaren. Han skall exempelvis acceptera ett skäligt erbjudande från bortfraktarens sida beträffande arrangemangen kring varutransportförsäkringen [65]. Klausulen styr formen

---

[63] Jfr vidare i engelsk rätt French v. Newgass- avgörandet, se vid not 44 ovan, s. 574 och Hurst v. Usborne (1856) 139 Engl.Rep. (R) 1321. Se även Time Charters s. 44: "... the owners do not warrant, by stating the ship's class, that they will omit no act necessary to retain her class".

[64] Se Cufley s. 117.

[65] Se Hellenic Beach 1967 AMC 208 Arb varvid befraktaren enligt majoriteten ansågs ha en i texten avsedd minimeringsskyldighet. I annat fall skulle klausulen underkasta bortfraktaren risken för höga tilläggspremier som inte kunde anses ha varit extra insurance- klausulens egentliga syfte. Se dock en fransk skiljedom i BIMCO-Bulletin 1975 s. 3080 som antyder annat. I certepartierna kan införas ett tak för tilläggspremiens belopp, se Blackseawood kl 35 och Grainvoy kl 18 och Box 40. Se även BIMCO-Bulletin 1973 s. 2426 och 1975 s. 3069. Vid avsaknad av denna reglering kan bortfraktaren åläggas att betala hela tilläggspremiens belopp. Se Agia Paraskevi (1985) SMA 2137. Skiljemännen betonade att försäkringsgivaren har rätt att vid avsaknad av

för det dokumentära felets avhjälpande. Den kan emellertid inte utesluta befraktarens möjligheter att framställa anspråk med hänvisning till fartygets sjöovärdighet.

6.4.5. Bortfraktarens upplysningsplikt gentemot befraktaren

6.4.5.1. Fartområdesbegränsningar

Då man utgår från att klassangivelsen vid avsaknad av bortfraktarens culpa omfattar den formella klassens princip kan man ställa frågan huruvida bortfraktarens ansvar skärps genom en särskild upplysningsplikt gentemot befraktaren. Upplysningsplikten kan omfatta eventuella fartområdesbegränsningar, pålägg och memoranda samt besiktningstidpunkter [66]. Upplysningsplikten aktualiseras även i sådana fall då ingen klassangivelse har intagits i certepartiet.

Fartområdesbegränsningen antecknas i klasscertifikatet. Den hör nära ihop med angivandet av huvudklassen.

> I ND 1970.418 (Norsk skiljedom) hade fartyget sålts **as is**. Fartyget hade angivits besitta följande klass: 1 A1 - KN 1/4 - 1/10. Fartyget kunde användas i kustfart och Nordsjöfart under sommarhalvåret. Före köpet hade klassen ändrats. N 1/4 - 1/10 hade strukits och fartyget kunde därmed endast användas i kustfart. Köparen hade inte upplysts om ändringen. Skiljemännen ansåg att säljaren hade visat en hög grad av oaktsamhet genom att inte upplysa köparen om ändringen.

Det är helt naturligt att man i ovan nämnda fall ansåg säljaren ansvarig. Den angivna uppgiften var direkt vilseledande.

I befraktningsförhållanden behöver läget inte vara detsamma. Den formella klassens princip medför att befraktaren inte som utgångspunkt kan lita på att klassen beskriver fartygets faktiska skick. Då befraktaren dessutom kan använda sig av fartygets sjöovärdighet som grund för anspråk föreligger det ytterligare skäl att utgå från att fartområdesbegränsningen inte faller under upplysningsplikten. Å andra sidan ingår fartområ-

---

klass själv avväga tilläggspremiens belopp, emedan "the inference of unseaworthiness inevitably casts doubt upon the Vessel's structural integrity".

66 I princip kunde även frågan om upplysning av tilläggsklass ingå, men detta är inte lika relevant som de andra i texten uppräknade grupperna.

desbegränsningen i klasscertifikatet. Den utgör en ett väsentligt accessorium till huvudklassen. Bortfraktaren har inget behov av att särskilt undersöka frågan. En befraktare kan med skäl utgå från att klasscertifikatets anteckningar på ett icke-vilseledande sätt återges i certepartiet. Fartområdesbegränsningen är dessutom en relevant uppgift för försäkringsgivaren. Befraktaren kan bli utsatt för tidigare påtalade ekonomiska risker i ett försäkringsperspektiv om fartyget används utanför det av sällskapet tillåtna området.

Starka skäl talar för en upplysningsplikt. Det är dock naturligt att en närmare nyansering skall ske med hänsyn till certepartiets reglering av det tillåtna fartområdet. Om detta område är högst lika omfattande som klassens begränsningar kan man inte anse att en särskild upplysningsplikt föreligger. Befraktarens intressen blir inte kränkta.

Då upplysningsplikt i ovan nämnda omfattning förordats föreligga leder detta även till att bortfraktarens culpösa underlåtenhet att informera klassificeringssällskapet om omständigheter som har betydelse för påförande av fartområdesbegränsningar har betydelse i befraktningsrelationen. En formell avsaknad av fartområdesbegränsning skyddar inte en i ovan nämnt hänseende culpös bortfraktare.

6.4.5.2. Pålägg

Såsom ovan har framgått utgör av klassificeringssällskapet givna pålägg en viktig fråga vad gäller bortfraktarens ansvar med hänsyn till fartygets klass. Har bortfraktaren en upplysningsplikt om pålägg gentemot befraktaren?

> I ND 1975.1 (Norsk skiljedom) gällde tidsbefraktningsavtalet i sex månader. Avtalet hade ingåtts den 22 mars. Fartyget avlämnades den 21 april. Återlämnande skulle ske enligt 14 dagar "more or less at charterer's option". Parterna var eniga om att i slutet av augusti samma år hade man ingått ett tilläggsavtal enligt vilket befraktaren hade rätt att sända fartyget på en sista resa från Persiska viken till Europa. Genom tilläggsavtalet ändrades orten för återlämnandet.
>
> Redan före den 22 mars hade man konstaterat en sprickbildning i fartygets huvudmaskineri. Vissa tillfälliga reparationer hade vidtagits. I anledning av sprickbildningen verkställdes klassbesiktning den 11 mars och fartyget gavs pålägg med uppmaning till avhjälpande före utgången av påföljande oktober.
>
> Befraktaren hade inte blivit upplyst om sprickbildningen eller pålägget då det första avtalet ingicks. I augusti hade en ny sprickbildning konstaterats vilken man försökt avhjälpa. Varken sällskapet eller befraktaren upplystes härom. Befraktaren erhöll meddelande

om den senare sprickbildningen i början av september före vidtagande av den sista resan enligt tilläggsavtalet. Sällskapet meddelades den 20 september. Den 27 september föranstaltades ny klassbesiktning och fartyget fick endast tillstånd till en resa från Persiska viken till "East". Den sista resan gjordes till Singapore, inte till Europa såsom tilläggsavtalet förutsatte.

Befraktaren krävde ersättning för förlorade fraktintäkter i stöd av bortfraktarens culpa in contrahendo.

Skiljemännen hänvisade till allmänna avtalsrättsliga principer enligt vilka en löftesgivare bör ha rimliga möjligheter att uppfylla sitt löfte. Ansvar skulle inträda om denna avvägning hade gjorts försumligt [67]. Skiljemännen ansåg ingen upplysningsplikt om pålägget föreligga (s. 19): "Voldgiftsretten vil forst bemerke at om certepartiet hadde stipulert tilbakelevering f.eks. i september måned, antar voldgiftsretten at det ikke ville ha kunnet rettes bebreidelser mot Rederiet for ikke å ha opplyst om sprekke og pålägg. Dette er såvidt forståes i fullt samsvar med den alminnelige praksis i befraktningsforhold. De for voldgiftsretten fremlagte opplysninger om praksis er riktignok ikke entydige i alle henseenden, men det synes å vaere almen opfatning at dersom det er gitt pålegg med en tidsfrist for utbedring, kan det vanligvis sluttes uten at det gies opplysning til befrakteren om pålegget, såfremt påleggsfristen utløper senest samtidig med certepartiet. Bare hvor det foreligger saerlige forhold - f.eks. som hver skibet nyttes i linjefart - har det vaert antydet (uten henvisning til noe konkret eksempel) at det skulle foreligge en opplysningsplikt på bortfrakterens side". Vidare uttalades att "Når retten allikevel ikke finner grunn til å klandre Rederiet for ikke å ha opplyst om pålegget med en frist som muligens ville utløpe noen tid før certepartiet, skyldes det at man antar at fristen ikke var satt utelukkende ut fra rent tekniske overveielser om når utbedring senest måtte skje for å unngå større skader. Voldgiftsretten antar at påleggets forfall i betydelig grad har vaert influert av det faktum at skibet skulle ha sin garantidokking i oktober samme år, og at man nødvendig måtte kunne regne med en kortere fristforlengelse efter fornyet besiktelse". Vid avvägningen påverkade även det faktum att tidsbefraktaren inte själv upplyst sin underbefraktare om påläggen inför den sista resan. Skiljemännens övriga motiveringar berör den närmare culpaavvägningen.

---

[67] Jfr resonemangen i ND 1948.481 (SøHa). Jfr även Hollis Bros. v. Bagley & Co. /1958/ 1 Lloyd's Rep. 484 QB som dock inte gällde klassbeskrivningen.

I fråga om pålägg är utgångspunkten i ovan nämnda skiljedom det motsatta i jämförelse med utgångspunkten beträffande fartområdesbegränsningen [68]. Detta kan delvis förklaras därav att pålägget kan avhjälpas, medan fartområdesbegränsningen i regel har en varaktig karaktär. Det ovan refererade avgörandet visar dock att en närmare nyansering har vidtagits. En avsaknad av upplysningsplikt beträffande pålägg förutsätter att påläggsfristen inte utlöper tidigare än befraktningsperioden. Å andra sidan är man beredd att acceptera vissa marginaler både vad gäller avlämnandet och påläggsfristen. Påläggsfristen behöver inte ges efter en exakt teknisk avvägning. En vidare nyansering framgår av reservationen "saerlige forhold". En annan avvägning kan aktualiseras i linjefarten. Befraktarens beteende är av relevans såsom i ovan nämnda fall där upplysningen inte gick vidare till underbefraktaren. Avvägningen följer långt liknande syftemål som beträffande fartområdesbegränsningen: befraktarens möjligheter att utnyttja fartyget enligt certepartiet har av bortfraktaren efter en omsorgsfull avvägning bedömts förbli oinskränkta. En jämförelse med fartygsköp är inte möjlig, emedan köparen förr eller senare får vidkännas verkan av pålägget. Så behöver inte vara fallet vid befraktning. Avsaknad av upplysningsplikt om pålägg innebär att bortfraktaren ej heller svarar för att pålägg inte har påförts fartyget av den anledningen att denne culpöst underlåtit att upplysa klassificeringssällskapet om sådana fel som skulle ha medfört utfärdande av pålägg.

6.4.5.3. Klassbesiktningar

Klassificeringssällskapets regler förutsätter att fartyget genomgår besiktningar.

Besiktningens verkningar kan vara certepartireglerade [69].

---

[68] Se NSM 1976 s. 4467 f. Se även NSM 1966 s. 4034 f. om pålägg och nybyggen varvid man utgår från att befraktaren normalt är skyldig att motta fartyget "men såfremt pålegget knytter seg til vitale deler, bør rederiet sørge for at befrakterne blir underrettet om at det faktisk foreligger. Unnlater man dette, og det forhold som har ført til pålegget, realiserer seg, vil rederiet kunne bli fullt ansvarlig for det tap som oppstår for befrakterne". I sammanhanget betonas även upplysningens betydelse i förhållande till försäkringsgivarna.

[69] Se om avtalsbaserade arrangemang Akties. Nord-Osterso Rederiet v. Casper (1923) 14 Ll.L.Rep. 142, 203 HL.

> Av ND 1934.41 (SøHa) framgår att bortfraktaren inte är skyldig att upplysa befraktaren om hur länge klassningen är giltig. - Ej heller föreligger det därmed orsak att upplysa befraktaren om förestående besiktningar.

Trots att besiktningen primärt vidtas i rederiets intresse är det klart att det samtidigt är fråga om en förebyggande åtgärd i avsikt att upprätthålla klassen och att undersöka fartygets skick. Detta ligger även i andra parters intresse varutöver bortfraktarens avhjälpningsrätt ansetts omfatta förebyggande åtgärder. På felsektorn föreligger det inte en skyldighet för bortfraktaren att upplysa befraktaren om förestående besiktningar vid fraktslutet [70]. Läget är ett annat vad gäller förvarningar om dessa åtgärder under avtalets bestånd. Även i övrigt skall bortfraktaren förfara med omsorg vid användningen av avhjälpningsrätten. I denna belysning kan det exempelvis vara angeläget att ansöka om uppskov för besiktningen så att även befraktarens intressen blir tillvaratagna [71]. Detta accentueras särskilt i fråga om kortfristiga certepartier. Ifall dröjsmål i anledning av besiktningen uppstår kan bortfraktarens ansvar stödas på dröjsmålsreglerna. Dessutom har reglerna om fördelning av vederlagsrisken relevans.

6.4.6. Tidsfaktorn

Klassangivelsen skall placeras på tidsaxeln både vad gäller den relevanta tidpunkten då fartyget skall motsvara klassangivelsen och bortfraktarens eventuella bevaringsplikt.

Certepartiet kan precisera frågan.

> I Africa-Homewards/ African Chartering (PTY) Ltd kl 1 stipuleras att fartyget är "classed ... and to be of that class at the time of loading ...".
>
> Se även Austral rad 3: "... classed..., and to be of that class when the vessel sails with her cargo under this charter..." [72].

---

[70] Se Jantzen (Tidsbefragtning) s. 21 om bortfraktarens upplysningplikt: "Han har ingen plikt til uanmodet at oplyse befragteren om, hvor lang tid denne klasse gjaelder". Se vidare idem s. 342, Knoph s. 159 och Bredholt & Philip s. 189.

[71] Jfr Malm 1926 AMC 1208 SDNY.

[72] Se även Besman (Lloyd's 1980) Tillägg s. 5 och Capelle s. 154 samt vidare NSM 1962 s. 3910 och BIMCO Annual Report 1980-81 s. 38.

Även bevaringsplikten kan vara certepartireglerad. Vanligtvis föreligger ansvar på due diligence- grund. Se NYPE rad 37 "maintain her class". Se vidare Shelltime 3 kl 1 och 2. I STB Form kl 4 regleras hela fartygsbeskrivningen: "Such description, particulars, and capabilities of the Vessel shall be maintained by Owner throughout the period of the Vessel's service hereunder so far as possible by the exercise of due diligence" [73].

Klassangivelsen har ansetts vara hänförlig till fraktslutet om inte certepartiet hänvisar till någon annan tidpunkt [74]. Detta är följdriktigt med den tidpunkt som gäller i fråga om garanti [75]. Man kan dock knappast anse att felbedömningen skall ses endast i denna begränsade tidsmässiga ram. Allmänt utgör fraktslutet en relevant tidpunkt endast vad gäller det på garanti baserade skadeståndsanspråket. Till övriga delar skall andra hänsyn göra sig gällande även om det har ansetts att bortfraktaren inte har ansvar för klassens upprätthållande efter fraktslutet. Dessa uttalanden stöder sig uppenbart på uppfattningar i äldre engelsk rätt [76]. Frågan om tidsfaktorn inklusive bevaringsplikten återkommer i avsnitt 6.9. nedan.

---

[73] Se vidare resecertepartiet Euromed 1983 preamble om bevaringsplikten under "currency of this Charter Party", Biscoilvoy kl 1, Gasvoy kl 1 och Stemmor kl 1 B. Jfr Orevoy kl 1.3. Se Michelet s. 409 samt Time Charters s. 44 och s. 468.

[74] Den exakta ordformuleringen är av relevans. Av M/V Taxiarchis (1987) SMA 2406 framgår att formuleringen "Vessel classed" avser tidpunkten för fraktslutet, medan formuleringen "Vessel to be classed" avser tidpunkten för fartygets befraktningsrättsliga avlämnande.

[75] Se särskilt ND 1934.41 (SøHa) och hänvisningen till "da certepartiet opretted es". Hänvisningen är något oklar, emedan avtal kan ha uppstått före certepartiets uppgörande. Fraktslutet är en mera exakt term i sammanhanget. Se vidare i samma riktning ND 1931.209 (Vestre Landsret) och ND 1975.1 (Norsk skiljedom) s. 17 f., s. 21 och särskilt s. 23. Se om accepterandet av nu anförda riktlinjer Jantzen s. 342, idem (Certepartier) s. 25, idem (Tidsbefragtning) s. 21 och Knoph s. 159. Se om likadana riktlinjer i tysk rätt Capelle s. 154, Schaps & Abraham s. 469 och Schlegelberger & Liesecke s. 201.

[76] Se ND 1934.41 (SøHa). Se vidare Jantzen s. 342 om bortfraktarens möjligheter att reparera fartyget för bibehållande av klassen. Se vidare idem (Tidsbefragtning) s. 21 om avsaknad av skyldighet att upprätthålla klassen efter fraktslutet. Se dessutom Michelet s. 409 f. om hänvisningen till "ved levering" och om bevaringsplikten. Capelle s. 154 framför ett likadant ställningstagande som Jantzen och hänvisar till "nach

I engelsk rätt har man i äldre avgöranden fastslagit att den relevanta tidpunkten för klassangivelsen är fraktslutet [77]. I avgöranden rörande fel i fartygets andra egenskaper än klassen har man argumenterat kring denna fråga. Det är uppenbart att de engelska domstolarna är obenägna att acceptera regeln om tidsfaktorn vid klassangivelsen vid andra typer av felbedömning [78]. Det är oklart huruvida man utan explicit certepartistöd kan anse bortfraktaren ansvarig för en efter fraktslutet ändrad eller förlorad klass. Det kan eventuellt anses vara fråga om en **implied term** enligt vilken bortfraktaren under befraktningsperioden inte vidtar sådana ändringar som skulle påverka klassen. Hans culpösa beteende kan medföra ansvar. Maintenance- klausulen omfattar inte klassbeskrivningen [79].

---

international übereinstimmender Anschauung". Se UNCTAD s. 59 varvid det framförs att klassbeskrivningen åtminstone i fråga om tidsbefraktning avser tidpunkten för fartygets "delivery to the charterer". Rapporten nämner ingen särskild källa varpå anförandet stöds. Ej heller framförs närmare argument till stöd för denna ståndpunkt.

[77] Se French v. Newgass- avgörandet vid not 44 ovan samt Hurst v. Usborne (1856) 139 Engl.Rep.(R) 1321 varvid fartyget var i dröjsmål vid ankomst till lastningshamnen. Befraktaren vägrade att lasta bl.a. på grund av att klassen hade utlöpt. Befraktaren yrkade på ersättning. Domstolen ansåg att ansvaret endast omfattade fel vid tidpunkten för avtalets ingående.

[78] Se dock om inflytandet i Lorentzen v. White Shipping Co., Ltd. (1942) 74 Ll.L.Rep. 161 KB s. 163 med hänsyn till lastkapaciteten. I Cosmos Bulk Transport Inc. v. China National Foreign Trade Transportation Corp. (The "Apollonius") /1978/ 1 Lloyd's Rep. 53 QB ansågs fartygets befraktningsrättsliga avlämnande vara den avgörande tidpunkten för bedömningen av huruvida fel förelåg beträffande fartygets **warranted** fart.

[79] I Hurst v. Usborne, se not 77 ovan, uttalades att fartygets klassangivelse utgjorde "a warranty to this extent at least, that she should not cease to be A 1 through the plaintiff's (bortfraktarens; förf. anm.) default". Detta framgår även indirekt av French v. Newgass- avgörandet i not 44 ovan, se s. 574 varvid det betonades att bortfraktaren inte har ansvar för att klassificeringssällskapet ändrar åsikt om fartygets klass. Däremot uttalades inget om att klassen har påverkats av bortfraktarens culpösa beteende. Se vidare Time Charters s. 44 med hänvisning till avgörandet M. Isaacs & Sons, Ltd. v. W.M. McAllum & Co (1921) 6 Ll.L.Rep. 289 KB varvid bortfraktaren var ansvarig i anledning av nationalitetsändring. I Carver § 618 framförs att befraktaren har rätt att vägra att lasta om klassbeskrivningen är felaktig. Rätten begränsas emellertid av det faktum att beskrivningen endast är hänförlig till fraktslutet. Därefter ändrad eller förlorad klass berättigar inte till ett sådant avvisande. Se vidare Holman (Lloyd's 1977) s. 2, Leggett s. 166 ff., Scrutton s. 76, Time Charters s. 43 f. och Wilford (UNCTAD-SIDA) s. 169.

I amerikansk rätt betraktas klassangivelsen tydligen som en **warranty**. Angivelsen är hänförlig till fraktslutet. Man tycks vara beredd att påföra bortfraktaren en viss skyldighet att återuppta klassen efter fartygshaveri med hänvisning till "the usual time charter form" [80].

Det är med hänsyn till rättsläget i nordisk och angloamerikansk rätt angeläget att bortfraktarens bevaringsplikt regleras i certepartiet.

---

[80] Se beträffande amerikansk rätt The Negus 1923 AMC 625 SDNY varvid frågan om upprätthållandet av klassen aktualiserades: "... the classification is merely a matter of description which, if true at the beginning of the adventure, satisfies the owner's obligation in this respect". I NSM 1924 s. 3053 ff. tolkas "beginning of the adventure" avse "ved kontraktens begyndelse". Jfr Malm 1926 AMC 1208 SDNY. Se även Benedict s. 1-10: "Under the usual time charter form, however, the owner would probably be obliged to restore the vessel to her class if she lost it as a result of an accident". Se vidare Poor s. 5 f. och s. 8, Time Charters s. 54 samt Vandeventer s. 832.

6.5. Fartygets dräktighet

6.5.1. Bakgrund. Om fartygets vikt- och volymmått

I medeltida England preciserades fartygets förmåga att bära viss mängd last, "burden" eller "burthen", genom angivande av hur många vintunnor, "tuns of wine", som kunde tas ombord. Man använde sig av en enkel standardenhet. En standardvintunna var till volymen ca. 40 kubikfot och vägde (inkl. vin!) ca. 2240 viktpund (lbs.). Enheten gav därmed uppgift om fartygets kapacitet både i volym och vikt. Det engelska vikttontalet har denna bakgrund [1].

En smidig formel var nödvändig främst för debitering av skatter och avgifter. I England var formeln även senare enkel, fastän man avstod från den ovan nämnda beskrivningen. Man började multiplicera segelfartygets längd med dess bredd och med lastrummets höjd. Den erhållna kubikfoten dividerades med 100. Slutsumman, fartygets **tonnage**, motsvarade något så när fartygets kapacitet att inlasta vintunnor av traditionella standardmått. Formeln blev något mera sofistikerad under åren [2] tills man började bygga fartyg av stål. Fartygens konstruktion, särskilt förhållandet mellan längd och bredd, ändrades väsentligt. Det särskilt beräknade kubiktalet dividerades dock fortfarande med siffran 100. Nettodräktigheten erhölls genom att man avdrog vissa fartygsutrymmnen från bruttodräktigheten. Det var inte mera fråga om fartygets förmåga att bära viktlast. Benämningen "ton" kvarstod som kubikenhet. Bruttoregisterton uppstod av den anledningen att volymen registrerades och fartyget erhöll ett särskilt certifikat. Ett registerton var således 100 kubikfot, dvs. 2,8317 m3 [3].

---

[1] 2240 engelska viktpund = 1016,0475 kg = ett engelskt viktton. I äldre avgöranden kan noteras att uttrycket "tons" uppfattades som volymmått. Se Thomas v. Clarke (1818) 171 Engl.Rep. (R) 702, Hunter v. Fry (1819) 106 Engl.Rep. (R) 420 och Barker v. Windle (1856) 119 Engl.Rep. (R) 1015 varvid fartyget beskrevs som " ... of the measurement of ... tons ...". Vissa källor nämner att uttrycket "burden" kunde uppfattas som ett viktmått, se exempelvis McEwen & Lewis s. 563: "Merchant vessels are described as being of certain deadweight capacity, or tons burden in older use, which means that craft in question is capable of carrying a load of certain number of tons of 2240 lbs ...". Se även Jantzen (Certepartier) s. 231 om hänvisningen till registertonnage och bärighet.

[2] Ändringar gjordes både år 1694 och år 1773.

[3] Se om den historiska bakgrunden Baker s. 138, Braekhus (Marius 1975:3) s. 49 ff., Claviez s. 327, Corkhill s. 8 ff., Handbok i sjöfart I s. 116 ff., McEwen & Lewis

Fartygets dräktighet beräknad enligt det ovan nämnda speciella sättet gav inte tillräcklig uppgift om fartygets förmåga att bära last i vikt eller volym [4]. Fartygets lastkapacitet behandlas skilt i avsnitt 6.6. nedan.

Den internationella regleringen av fartygets officiella dräktighet ingår numera i 1969 års internationella skeppsmätningskonvention (The International Convention on the Tonnage Measurement of Ships). Konventionen har fått en tämligen omfattande anslutning, bl.a. har de nordiska länderna accepterat 1969 års skeppsmätningsregler.

> 1947 års konvention om ett enhetligt skeppsmätningssystem (Oslokonventionen) fick aldrig omfattande stöd. Exempelvis tillämpade England, Förenta Staterna, Japan och Grekland egna nationella regler. Accepterandet av registeringslandets mätbrev var beroende av anslutningen till denna konvention eller av bilaterala arrangemang [5].

Beträffande 1969 års konvention kan nämnas att främst två frågor är av relevans med hänsyn till befraktningsförhållanden.

För det första trädde konventionen folkrättsligt i kraft 18.7.1982. Enligt art. 3.2.a) skall konventionen tillämpas på nya fartyg med vilket enligt art. 2 punkt 6 avses fartyg vars köl har sträckts, eller som befinner sig på motsvarande byggnadsstadium, på eller efter dagen för konventionens ikraftträdande. På existerande fartyg tillämpas konventionen enligt art. 3.2.d) tolv år efter dagen för dess ikraftträdande. De nya bestämmelserna kan enligt art. 3.2. b) och c) tillämpas vid väsentlig ändring av bruttodräktigheten eller på ägarens begäran. Gamla brutto- och nettodräktigheter tillämpas utan beaktande av tolvårsfristen i fråga om existerande fartyg då andra konventioner skall beaktas.

För det andra kan fartyget vara under en flagg som inte följer konventionens regler. Enligt art. 11 skall ett mätbrev utfärdat enligt konventionen godtas av fördragsslutande stater. Enligt art. 13 kan de förmåner som konventionen medför inte åberopas av fartyg som inte har ett konventionsenligt mätbrev. Icke-konventionsfartyg kan därmed bli utsatta för skeppsmätning med påföljd att dräktighetstalet avviker från det nationella.

---

s. 64 och s. 563 f. och Oxford Companion s. 122 och s. 876 f. Se om det särskilda beräkningssättet i England från år 1854, "Moorsom System", Corkhill s. 2 f.

[4] Se ND 1943.52 (Bergen byrett) s. 54 f.

[5] Se Bates s. 89 f., Corkhill s. 8 ff. och O'Connell s. 775 f. Se även BIMCO, Check before Fixing! s. 5/2/5-86 f.

De tidigare enheterna bruttoregisterton (brt.) och nettoregisterton (nrt.) har i 1969 års konvention avskaffats. Ändamålet med de nya reglerna är att de bättre skall ge uttryck för fartygets faktiska volym. Fartygets dräktighet i bruttotonnage beräknas enligt en särskild formel. Fartygets dräktighet i nettotonnage skall beskriva dess inkomstbringande kapacitet ("earning capacity"). För nettotonnage tillämpas en självständig formel, men talet får inte vara lägre än 30 % av bruttotonnagetalet.

De internationella uttrycken är GT (= Gross Tonnage) eller UMS Gross (= Universal Measurement System Gross) för bruttotonnage och NT (= Net Tonnage) eller UMS Net (= Universal Measurement System Net) för nettotonnage [6].

Särskilda skeppsmätningsregler gäller för Suez- och Panamakanalerna. Fartyg som trafikerar dessa kanaler skall vara skilt mätta. Mätningsmetoderna ger i de flesta fall högre dräktigheter än enligt det normala mätbrevet i avsikt att säkerställa inkomster från kanalavgifter [7].

En särskild fartygstyp som har uppstått i anledning av tidigare skeppsmätningsregler är sk. "shelterdäckare" ("shelterdecker") som används i torrlasttrafiken. Ett tillfälligt täckande av ett däck ansågs inte medföra att detta däck ingick i dräktigheten. Detta utvecklades vidare så att mellandäcket blev totalt slutet med undantag för sk. tonnageöppningar. Tonnageöppningarna blev närmare reglerade efter år 1875. Öppningarna kunde senare enkelt och varaktigt slutas så att fartyget fick ett ökat tonnage men samtidigt även ett ändrat och förmånligare fribord. Då tonnageöppningarna ansågs medföra risker med hänsyn till hård sjö och brandsäkerheten utarbetade IMCO år 1965 nya regler enligt vilka öppningarna inte mera var nödvändiga för att kunna exkludera mellandäcket ('tweendeck) från dräktigheten. Tonnagemärket visade hur djupt fartyget fick nedlastas. Om fartyget inte nedlastades över tonnagemärket skulle mellandäcket inte inkluderas i dräktigheten [8]. Fartyget hade därmed dubbla brt. och nrt. Enligt 1969 års konvention ökar shelterdäckarens bruttotonnage betydligt från tidigare brt. då fartyget varit öppet. I fråga om nettotonnaget beaktas shelterdäcks- typen i själva NT- formeln, men ändringar i fartygets NT på grund av ändrat djupgående och fribord

---

[6] Se Corkhill s. 38 ff.

[7] Se idem s. 29 ff. För Kiel- och Korinth- kanalerna godkänns nationella mätbrev.

[8] Se Bates s. 89 f. och Corkhill s. 23.

kan inte vidtas i registreringshänseende oftare än med 12 månaders intervaller. Regeln gäller både då dräktigheten skulle stiga eller sjunka i anledning härav.

För fartyg som genomgått skeppsmätning utfärdas ett skeppsmätningscertifikat (**tonnage certificate**) i enlighet med bestämmelserna i 1969 års konvention eller ett nationellt dräktighetsbevis.

6.5.2. Betydelsen av dräktighetsuppgifterna

Uppgiften om fartygets dräktighet har betydelse i flere relationer. De officiella sjöfartsavgifterna baseras i de flesta länder på fartygets dräktighet. I Finland debiteras farleds-, lotsnings-, läst- och isbrytarnas bogseringsavgifter enligt fartygets dräktighet, likaså de kommunala hamnavgifterna. SOLAS- konventionens säkerhetskrav förenas med fartygets storlek beräknad enligt dräktigheten. Globalbegränsningsreglerna i SjöL 12-22 §§, baserade på 1976 års London- konvention, utgår från fartygets bruttotonnage. I SjöL 81 § har liggetidens längd gjorts beroende av nettodräktigheten och enligt SjöL 86 § är ersättningsbeloppen för överliggetid beroende härav. Dessa stadganden om liggetid saknar praktisk betydelse. Enligt L om fartygsregister 1 § avgörs registreringsskyldigheten av fartyg enligt nettodräktigheten. Klareringsarvodena i de nordiska länderna baseras inte på dräktigheten utan på dödvikt, men i andra länder kan läget vara ett annat. P & I- försäkringens premier och självrisk kan beräknas enligt dräktigheten. Även tonnagerabatt är möjlig [9].

Många standardcertepartier innehåller utrymme för angivande av dräktighetsuppgifter [10]. I befraktningsförhållanden har dräktigheten närmast betydelse för en tidsbefraktare. Till hans skyldigheter hör i regel att betala avgifter i anledning av fartygets drift [11]. Dräktighetsuppgiften kan även inverka då befraktaren tecknar en egen ansvarsförsäkring [12]. Dräk-

---

[9] Se Assuranceforeningen Skuld Föreskrifter 1981 s. 9, s. 11 f. och s. 16.

[10] Se Manca s. 39 enligt vilken dräktighetsuppgiften utgör en del av befraktningsavtalets formkrav enligt italiensk rätt. Vid nybyggen anges i befraktningsavtalen av naturliga skäl en ungefärlig uppgift, jfr Barecon B, box 8.

[11] Se SjöL 140 § och exempelvis Linertime kl 4 och 5 om kostnadsfördelningen.

[12] Indirekt kan en viss betydelse konstateras med hänsyn till befraktarens rätt till globalbegränsning, se SjöL 12 § 1 mom.

tighetsuppgiften ger befraktaren en viss bild av fartygets säkerhetsutrustning via SOLAS- konventionens krav. Särskilt NT- uppgiften kan ge en uppfattning om fartygets lastkapacitet, men det är regel att lastkapacitetsuppgifter intas skilt i certepartiet [13].

6.5.3. Materiell eller formell dräktighet?

Såsom i fråga om klassuppgiften kan man även för dräktighetsuppgiftens del ställa frågan huruvida man avsett den verkliga dräktigheten (materiell dräktighet) eller huruvida endast mätbrevets uppgift har återgivits (formell dräktighet).

Beträffande klassuppgiften talade flera orsaker för att som utgångspunkt acceptera den formella klassens princip. För dräktighetsuppgiftens del saknas närmare ställningstaganden, men det tycks finnas en viss trend att motsvarande princip som beträffande klassuppgiften skulle ha antagits. Den tidigare nämnda bestämmelsen i 1864 års svenska SjöL 76 § följde denna linje, men med förutsättningen att bortfraktaren inte hade varit i ond tro [14]. För den formella dräktigheten kan anföras motsvarande argument som för tolkningen av klassuppgiften. Då dräktigheten fastställs av en myndighet kunde bortfraktaren vid tillämpningen av den materiella dräktighetens princip råka ut för ansvar i anledning av en åtgärd som inte ingår i hans kontrollsfär.

Dräktigheten kan beräknas på olika sätt i olika länder. Fartygets drift i tidsbefraktningen äger rum i enlighet med tidsbefraktarens kommersiella direktiv. Av tidsbefraktaren kan dessutom förutsättas att han har kännedom om i vilka länder fartygets mätbrev accepteras. Certepartiets uppgift kan tolkas vara riktigt angiven så länge som den motsvarar mätbrevets uppgift.

---

[13] Se ND 1943.52 (Bergen byrett). I angloamerikansk rätt har man betonat att en dräktighetsuppgift inte anger den verkliga lastkapaciteten och ett fel beträffande dräktigheten är inte av stor relevans i sammanhanget. Se exempelvis från angloamerikansk rätt Barker v. Windle (1856) 119 Engl.Rep. (R) 1015, Hunter v. Fry (1819) 106 Engl.Rep. (R) 420 och Watts v. Camors (1885) 115 U.S. 353, Leggett s. 170 ff., Gilmore & Black s. 176 f. och Vandeventer s. 833. Jfr Capelle s. 161 och Schaps & Abraham s. 471.

[14] Se vid not 43 under 6.4. Se vidare Jantzen (Certepartier) s. 24. Se Grauers s. 186 f. som beträffande fartygsköp som utgångspunkt accepterar den formella dräktighetens princip. Jfr vidare Capelle s. 161, Schaps & Abraham s. 471 och Corkhill s. 4.

Den formella dräktighetens princip löser även de problemställningar som ovan anfördes om 1969 års konvention beträffande sättet för dräktighetens beräknande och dess internationella giltighet. Befraktaren bär risken. Indirekt vägledning erhålls genom certepartiets eventuella uppgifter om fartygets byggnadsår och nationalitet. Det är givet att befraktaren får till godo även de eventuella fördelar som följer av nedsatt dräktighet.

Den formella dräktighetens princip gäller med modifikationer.

Om vederbörande myndighet i anlöpslandet inte godkänner fartygets mätbrev uppstår särskilda kostnader. I relation till myndigheterna står rederiet eller ägaren för dessa, men i befraktningsavtalsrelationen behöver den slutgiltiga kostnadsfördelningen inte följa detta. Förefintliga standardklausuler i tidsbefraktningen antyder att tidsbefraktaren står för samtliga av hamnbesök föranledda kostnader [15]. Det är följdriktigt med den formella dräktighetens princip att tidsbefraktaren står för nu nämnda kostnader.

> I Chellew Navigation Co., Ltd. v. A.R. Appelqvist Kolimport, A.G. [16] saknade fartyget dräktighetsbevis vid anlöp i en svensk hamn. I certepartiet hade parterna överenskommit att "the charterers shall provide and pay for all the coals, fuel, water for boilers, port charges, pilotages ... canal, dock, and other dues and charges ... and all other charges and expenses whatsoever". Klausulen tolkades omfatta befraktarens skyldighet att stå för skeppsmätningskostnaderna.

Man kan fråga sig huruvida ovan nämnda riskplacering i alla situationer kan anses vara en ändamålsenlig lösning. Om det nationella dräktighetsbeviset accepteras vid fartygets senare anlöp kan bortfraktaren dra nytta härav. En fördelning av skeppsmätningskostnaderna kunde komma i fråga åtminstone **de lege ferenda**. Vid avvägningen kunde man beakta sannolikheten för hur ofta fartyget kommer att anlöpa vederbörande land efter befraktningsperiodens utgång och befraktningsperiodens längd i jämförelse med dräktighetsbevisets giltighetstid. Något närmare belägg i praxis eller doktrinen för detta har inte påträffats.

I certepartiet kan ingå en explicit reglering enligt vilken fartyget skall besitta samtliga certifikat för idkande av trafik. Enligt ordalydelsen medför

---

[15] Se exempelvis Linertime kl 5.

[16] (1933) 45 Ll.L.Rep. 190 KB.

detta att bortfraktaren får stå för kostnaderna i anledning av en nationell skeppsmätning [17].

I fråga om klassuppgiften ansågs bortfraktarens culpösa underlåtenhet att informera klassificeringssällskapet om omständigheter som påverkade klassen medföra undantag från den formella klassens princip. Detsamma noterades i 1864 års svenska SjöL 76 §. Fartyget kan genomgå konstruktionella ändringar med verkan att även dräktighetsuppgifterna borde ändras.

> I 1969 års konvention regleras frågan i art. 10.1: "Där i reglerna ej annorlunda föreskrives, skall ett internationellt mätbrev (1969) upphöra att gälla och skall av administrationen återkallas om ändring företagits beträffande arrangemang, konstruktion, kapacitet, användning av utrymme, totala antalet passagerare som fartyget tillåtes föra enligt fartygets passagerarcertifikat, fastställd lastlinje eller tillåtet djupgående, som medför ökning av brutto- eller nettodräktigheten".

Vid ovan avsedda ändringar skall fartyget bli utsatt för ny skeppsmätning. Det förefaller som naturligt att bortfraktarens culpösa underlåtenhet att meddela myndigheterna om tekniska ändringar i fartyget inte kan skyddas i befraktningsavtalsrelationen. Det är dessutom fråga om en omständighet som bortfraktaren kan påverka, inte om felaktigt eller culpöst beteende på myndighetshåll. Den formella dräktighetens princip tillämpas därmed inte i nu nämnda fall om inte annat framgår av certepartiet [18].

Frågan om tidsfaktorn återkommer i avsnitt 6.9. nedan.

Parterna kan uttryckligen ha överenskommit om både påföljden och tidsfaktorn.

> Se ESSOTIME 1966 kl 1 raderna 36-41 om Suez- dräktigheten: "In the event, upon admeasurement it is determined that the Suez Canal net registry is more than 500 tons above or below ... tons, Owner and Charterer agree to an upward or downward hire adjustment not to exceed a maximum of ten (10) cents per deadweight ton per month. This hire adjustment to be calculated on the number of tons exceeding or below ... tons".

---

[17] Se BIMCO, Check before Fixing! s. 2/5/5-86.

[18] Se i samma riktning Grauers s. 187 om fartygsköp.

6.6. Fartygets lastkapacitet

6.6.1. Bakgrund. Lastkapacitetens betydelse för befraktaren

Fartygets egenvikt anges i deplacement ton. Deplacementet är detsamma som den vattenmängd fartyget undanträngер. Deplacement i lätt läge avser ett barlastat fartyg och deplacement i lastat läge avser ett lastat fartyg. Deplacementet i lastat läge är beroende av hur djupt fartyget kan lastas. Fartygets dödvikt är skillnaden mellan deplacementen i lätt och lastat läge. Dödvikten, som anges i ton (dwt), används som vägvisare för fartygets förmåga att bära viktlast, men i befraktningsförhållanden krävs en närmare nyansering [1].

Fartygets maximala djupgående i lastat läge avgörs i enlighet med det fastställda fribordsmärket.

> Fribordsmärket fastställs i stöd av 1966 års internationella lastlinjekonvention. Fribordet är beroende av farvattnen och årstiden. Fribordsdäcket antecknas med en däckslinje på fartygets båda sidor midskepps. Under däckslinjen antecknas fribordsmärket bestående av en ring. Ringen skärs av en horisontal linje vars övre kant går igenom ringens centrum. Avståndet från denna linje till däckslinjen är sommarfribordet i saltvatten. Sommarfribordet i saltvatten har beräknats med förutsättningen att vattnets densitet är 1,025 g/cm3. Saliniteten varierar i olika farvatten och därmed även förmågan att bära last. Som exempel har nämnts att ett fartyg på 3.200 ton dödvikt har en variation på 75 ton mellan Nordsjön och Östersjön. Det finns även fribordsmärken för vinter samt för tropiska vatten och för färskvatten. Ett skilt trälastfribord kan fastställas. Lastlinjekonven-

---

[1] Se Bes s. 195, Claviez s. 66, Handbok i sjöfart I s. 116 f. och Oxford Companion s. 235. Från dödviktston skall urskiljas **shipping ton**. Denna enhet uppfattas vara 40 kubikfot och används vid beräkningen av frakt då volymen och inte vikten är den avgörande fraktenheten. Fartygens dödvikt företer stora variationer. Tankfartyg på över 200.000 dwt (Very Large Crude Carrier/VLCC) och över 400.000 dwt (Ultra Large Crude Carrier/ULCC) hör till världshandelsflottans största. Se Befraktning s. 6 ff., Conper s. 295 f. och Lund s. 340 f.

Den engelska terminologin kan vara oklar. Uttrycket **tonnage** har i dagens läge reserverats för fartygets dräktighet, medan uttrycket **ton** avser ett viktmått. Se Corkhill s. 1 ff. Jfr dock The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd., Rules 1982, definitioner s. 68 f. varvid "ton" definieras som "The unit of tonnage" och "tonnage" som "The gross register tonnage of a ship as ...".

tionen omfattar inte mindre handelsfartyg, ej heller inhemsk fart. Härvid är nationella bestämmelser avgörande.

Fartyget får inte nedlastas över det aktuella fribordsmärket. Undantag gäller vid lastning i bräckt vatten (**brackish water**) [2]. I vissa fall reflekterar fribordsmärket inte den faktiska nedlastningen. Vid **hog** är fartyget nedlastat på andra ställen än midskepps. Den motsatta företeelsen kallas **sag** [3].

Innan fribordsmärket eller Plimsoll- märket [4] blev reglerat internationellt angavs fartygets dödvikt i relation till ett visst djupgående. Denna metod kan fortsättningsvis vara av relevans vid lastning och lossning i hamnar med begränsat djupgående [5] och även beträffande handelsfartyg som inte har ett fastställt fribordsmärke.

Det är inte ovanligt att man i avtalsrelationer anknyter dödviktsangivelsen till ett cirka- förbehåll [6]. Äldre fartyg kan genomgå tekniska ändringar med verkan på dödvikten och fribordsbestämmelserna kan allmänt eller beträffande ett individuellt fartyg ändras [7].

För fartygets förmåga att bära lätt last måste andra enheter än dödvikt användas. Då dräktighetsuppgiften inte helt beskriver volymen i lastrummen nyanseras kubikkapaciteten närmare i olika avtalsrelationer [8].

---

[2] Se närmare Claviez s. 179, Fartygsteknik s. 31 och Oxford Companion s. 653. Se även NSM 1930 s. 3289.

[3] Se Braekhus (MarIus 1975:3) s. 52 f., Gram s. 172 f., Michelet s. 419 samt Capelle s. 155.

[4] Se härom avsnitt 7.2.5.1. nedan.

[5] Se NSM 1972 s. 4318. I många tankcertepartier anges dödvikten i förhållande till djupgåendet, se Mobiltime kl 1(v), STB Form kl 2 och Texacotime 2 kl 1(b). Se även M/V Pacific Reliance (1983) SMA 1899.

[6] Även i varvskontrakt ingår sådana förbehåll, se Contract for Building of Ships at Norwegian Shipbuilding Yards §§ 1 och 11. Se Brunsvig s. 80, s. 203 f. och s. 341 f. Se vidare Braekhus (MarIus 1975:3) s. 52 och Schaps & Abraham s. 470.

[7] Se exempelvis Compania Naviera Atrotos S.A. - Antco Shipping Co. Ltd. 1973 AMC 2070 Arb.

[8] Fartygets dödvikt och lastrummens kubikkapacitet intas i klassificeringssällskapets handlingar, men uppgifterna har erhållits av redaren. Se exempelvis Register of Ships 1983, Det norske Veritas s. 29. Se även Brunsvig s. 51.

För containerfartyg anges lastkapaciteten i antalet containrar som kan tas ombord. Antalet anges i T.E.U. (twenty equivalent units) som beskriver måtten för en 20 fots standardcontainer [9].

Lastkapacitetsuppgiften är av central betydelse för befraktaren med hänsyn till hans kalkyler i andra avtalsförhållanden. Exempelvis kan köpavtalet från säljarens sida bli ouppfyllt om den avtalade kvantiteten inte kan skeppas på grund av felaktig lastkapacitet [10]. Dessutom utgår befraktaren från att han kan inlasta en viss mängd last i fartyget för ett visst vederlag [11]. Fraktregleringen är ofta baserad på fartygets dödvikt [12].

Fartygets dödvikt kan utgöra grunden för debitering av klareringsarvoden. Tidsbefraktaren skall ha rätt uppgift om dödvikten, emedan han står för arvodet [13].

Fel angiven lastkapacitet leder till påföljder. Främst aktualiseras fraktnedsättning och skadestånd, se avsnitten 6.2.3. och 6.2.5. ovan. Störningen behöver inte kanaliseras via felfrågan. I certepartiet kan ingå en klausul enligt vilken frakten beräknas i enlighet med lastkapaciteten. En klausulbaserad fraktberäkning äger rum.

I bevisningshänseende kan ett antal kanaler användas. Utredningen kan koncentrera sig på tidigare resor och lastmängder ofta med hjälp av skeppsdagboksanteckningar. Besiktning kan föranstaltas [14]. Viss bety-

---

[9] En 20 fots container har måtten 20x8x8 fot. Se Fartygsteknik s. 226 ff. Se även Befraktning s. 139 och Schmeltzer & Sheppard s. 215 ff.

[10] Se exempelvis Leopold Walford, Ltd. v. C. Czarnikow, Ltd. (1924) 19 Ll.L.Rep. 354 KB och Capelle s. 157.

[11] Se Palaja s. 96 f., Befraktning s. 114, Falkanger (Konsekutive) s. 46 f., Falkanger & Bull s. 189 och Vandeventer s. 832.

[12] Se Palaja s. 108 och Packard s. 14 f.

[13] Fartygets lastkapacitetsangivelse kan vara betydelsefull även i andra befraktningssammanhang. Den kan ge antydanden om den inlastade mängden vid debitering av frakt enligt intagen mängd, se ND 1947.10 (DHD). Se om särartade svårigheter i ND 1937.58 (DHD). Enligt italiensk rätt hör lastkapacitetsangivelsen till certepartiets formkrav, se Manca (Code) s. 146. I andra befraktningsformer än rese- och tidsbefraktning behöver lastkapaciteten inte ha särskild relevans, se om transportkontrakt Falkanger (Transportkontrakter) s. 392. I vissa fall kan dödvikten ha en lagreglerad betydelse, se FartygsavfallsF och MARPOL- konventionen Bilaga I regel 1 punkterna 22 och 23.

[14] Se exempelvis ND 1912.10 (NHD) och ND 1916.393 (DHD). Se vidare Michelet s. 419 f. om fördelningen av besiktningskostnaderna. Jfr Riska s. 165 ff.

delse kan tillmätas tally- uppgifter och anteckningar i **time-sheets** och **statements of facts** [15].

I standardkonossement ingår ett allmänt förbehåll mot riktigheten av uppgifter rörande bl.a. lastens vikt och mått. Bortfraktaren har enligt SjöL 152 § rätt att välja att ange vikt, mått eller stycketal i konossementet. Det allmänna förbehållet i konossementet tillmäts verkan gentemot godtroende konossementsinnehavare inom den i SjöL 152 § 2 mom. och 161 § 2 mom. reglerade ramen. Då konossementsuppgiften om vikt och volym härstammar från avlastaren och med beaktande av att bortfraktaren inte alltid rimligen kan kontrollera uppgiftens riktighet kan man utgå från att konossementsanteckningen högst kan utgöra ett avvägningsmoment bland andra mellan befraktningsavtalets parter beträffande bevisningen av intagen mängd och därmed beträffande bevisningen av fartygets lastkapacitet [16].

Medan det är bortfraktarens sak att visa fartygets förmåga med hänsyn till lastkapaciteten [17], är det tydligen befraktarens sak att visa hur mycket last som har inlastats [18]. Om befraktaren framför sådan bevisning är det

---

[15] Se närmare om bevisningen och sannolikhetsöverväganden ND 1929.90 (SHD), ND 1954.445 (NHD) s. 453 f., ND 1937.172 (Vestre Landsret), ND 1943.52 (Bergen byrett), ND 1961.66 (SøHa), ND 1958.8 (Norsk skiljedom), ND 1953.285 (Norsk skiljedom) s. 292, ND 1949.322 (Norsk skiljedom) s. 329 f. och Jantzen s. 39. Se vidare A/S D/S Heimdal v. Questier & Co., Ltd. (1949) 82 Ll.L.Rep. 452 KB s. 465 och hänvisningen till sannolikhetsöverväganden, M/V Aktion (1982) SMA 1651 och Loreto Compania Naviera S.A. - Crescent Metals Co., Inc. 1970 AMC 1966 Arb.

[16] Se närmare Selvig (Kjøpsretten) s. 101 ff. och där angiven rättspraxis. Se även exempelvis ND 1947.10 (DHD) och ND 1947.171 (SøHa). Jfr Gram s. 78.

[17] Se om uttrycket "förmåga" avsnitt 6.6.2. nedan. Se vidare om bevisningen ND 1912.10 (NHD) s. 16, ND 1943.52 (Bergen byrett) och ND 1953.285 (Norsk skiljedom). Se dock Loreto Compania Naviera- avgörandet not 15 ovan, varvid minoriteten anförde att tidsbefraktaren skulle framföra bevis om att lastkapaciteten var felaktigt angiven. Detsamma framfördes i Chios Navigation Co., Ltd. - The Pillsbury Co. (1970) SMA 542 som gällde NYPE. Se även M/V Dimitris LF (1980) SMA 1432.

[18] Se ND 1916.393 (DHD). Denna bevisbördefördelning kunde även tänkas leda till att befraktaren får stå för tally- kostnaderna om inte annat framgår av certepartiet. Se BIMCO Annual Report 1978 - 79 s. 105 f. varvid det framförs att tally- kostnaderna skall bäras av den part som är "responsible for the cargo operations". Vid FIOS skulle det därmed vara befraktarens sak att stå för dessa kostnader. BIMCO:s rekommendation hänförs till fall då tally är obligatoriskt.

bortfraktarens sak att utreda förefintligheten av de grunder som behandlas i avsnitt 6.6.5.3. nedan. Givet är dock att man för finsk rätts del med beaktande av RB 17:1 och 17:2 endast uppställt en utgångspunkt beträffande bevisbördefördelningen.

6.6.2. Sätt för angivande av lastkapaciteten i standardcertepartier

Formuleringssätten i standardcertepartierna beträffande lastkapaciteten varierar alltefter befraktningsformen [19]. Detta följer av att man i resebefraktningen ofta har preciserat lasttypen, medan så nödvändigtvis inte är fallet i fråga om tidsbefraktningen. Någon kategorisk regel är det givetvis inte fråga om.

I resecertepartier påträffas ofta en reglering av både dödvikten och kubikkapaciteten.

> I Gasvoy förutsätts uppgifter om "Total dw. (abt.) in tons of 2,240 lbs. and correspond. s.w. draft on summer marks", "Capacity for contracted cargo (in metric ts. or ts. of 2,240 lbs., also state commodity) 10 per cent. more or less at owners' option" samt "Cargo tank volume in cubic metres at 100 %".
>
> I Gencon förutsätts uppgifter om "Deadweight cargo carrying capacity in tons (abt.)" som förtydligas i kl 1 "... and carrying about the number of tons of deadweight cargo stated in ...".
>
> I Polcoalvoy skall fartygets dödvikt anges som "DWT cargo on summer load line" och kubikkapaciteten som "No. of holds and grain cubic capacity of each hold".
>
> Se vidare spannmålscertepartiet Norgrain: "... of ... tons of 2,240 lbs. deadweight all told, or thereabouts, and with a grain cubic capacity available for cargo of ... cubic feet (including ... cubic feet in self-bleeding wing spaces) ...".
>
> I Intertankvoy 76 skall uppgifter ges om: "Deadweight ... metric/long tons (of 2,240 lbs.) on a saltwater draft on summer marks of ...", "Capacity available for cargo ... metric/long tons, ... per

---

[19] I ND 1920.365 (SøHa) var det fråga om en speciell situation, emedan varken dödvikt eller lastmängd hade angivits. Endast full och komplett last skulle inlastas.

cent more or less at Owners' option" samt Cubic capacity for cargo ... m3/cu.ft. (at 100 %) including ... slop tank(s) with a cubic capacity of m3/cu.ft. (at 100 %)".

I Nubaltwood förutsätts uppgift om "Carrying Cap. in cbm.", "... and of the carrying capacity inclusive of deck load expressed in cubic metres ...".

Av ovan nämnda uttryckssätt kan noteras att en del av dem allmänt ger uttryck för lastkapaciteten. Dödvikten kan antingen anges som den totala dödvikt som fartyget kan bära, **deadweight all told** (DWAT), eller den mängd last som allmänt taget kan intas, **deadweight cargo carrying capacity** (DWCC) [20]. Vid angivande av kubikkapaciteten hänvisar man till alla tomrum i lastrummen, **grain capacity**, eller till utrymmen för förpackat gods, **bale capacity** [21]. Även andra sätt att ange kubikkapaciteten förekommer [22]. Oberoende av den ovan nämnda närmare indelningen är uppgiften inte förenad med befraktarens skyldighet att avlämna en viss mängd last. Man kan tala om den direkta lastkapacitetsangivelsen. En annan fråga är på vilket sätt denna angivelsetyp anses innebära ett åtagande för resebortfraktaren att i alla situationer inta en preciserad lastmängd. Antydanden i sådan riktning erhålls av ordalydelsen i vissa formuleringsalternativ av typen "capacity for contracted cargo".

Resecertepartiernas dubbelbeskrivning framgår därav att man ofta dessutom har överenskommit om att befraktaren har skyldighet att avlämna en viss mängd last för transport.

I Gencon skall anges "Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed ...)". Vidare nämns i kl 1 att fartyget skall "load a full and complete cargo ... as stated ... which the Charterers bind themselves to ship..."

---

[20] I vissa fall får den exakta ordalydelsen avgörande relevans. I M/V Good Champion (1985) SMA 2148 poängterades att "deadweight carrying capacity" inte var detsamma som DWCC.

[21] Se Braekhus (Marius 1975:3) s. 52 f. och Gram s. 172.

[22] Se exempelvis Esso Time 1966 "cubic feet in cargo tanks".

I Scancon stipuleras att fartyget skall lasta "... a full and complete cargo of not less than ... tons of 1016/1000 kilos, not more than ... tons of ..." [23].

Klausulerna anger i regel marginalen med uttrycket **about** eller genom angivandet av minimum och/eller maximum. Det förtydligas vanligtvis även att marginalen tillämpas enligt bortfraktarens option.

I ovan nämnda fall är det i första hand fråga om en befraktarförpliktelse, men å andra sidan kan man inte undvika att utgå från att bortfraktaren samtidigt åtminstone indirekt har givit ett löfte om att den avtalade mängden kan inlastas. Det är fråga om en indirekt lastkapacitetsangivelse.

I ND 1934.52 (Oslo byrett) uttalade domstolen att uppgiften om lastmängden skulle uppfattas som en beskrivning av fartygets lastkapacitet [24].

I vissa transporter kan den slutgiltiga lastmängden vara beroende av befälhavarens beställning inom ramen för certepartiets marginaler [25].

Det är naturligt att en indirekt lastkapacitetsangivelse i regel inte förekommer i tidsbefraktningen. Tidsbefraktaren har inte någon förpliktelse att avlämna last.

I Baltime stipuleras om lastkapaciteten: "... carrying about the number of tons deadweight indicated in ... on Board of Trade summer freeboard inclusive of bunkers, stores, provisions and boiler water, having as per builder's plan a cubic-feet grain/bale capacity as stated in ..., exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in ...".

I Linertime ingår en motsvarande formulering.

I NYPE nämns om lastkapaciteten: "... of about ... cubic feet bale capacity, and about ... tons of 2240 lbs. deadweight capacity (cargo

---

[23] Uttrycket "full and complete cargo" utesluter delbefraktning, se not 57 nedan.

[24] Se i samma riktning ND 1923.428 (Bergens sjøret). Se vidare Befraktning s. 119, Falkanger (Konsekutive) s. 72, Gram s. 49 och Rosenmeyer s. 22. Se även Capelle s. 156 f.:"In der Angabe der Ladungsmenge liegt mittelbar die Angabe der Tragfähigkeit". Se även Jardine v. Clyde (1910) 11 Asp.M.C. 384 KB s. 385.

[25] Se avsnitt 6.6.5.2. nedan. Se Nubaltwood kl 6. Se även ND 1950.453 (FHD).

and bunkers, including fresh water and stores not exceeding one and one-half per cent of ship's deadweight capacity, allowing a minimum of fifty tons) on a draft of ... feet ... inches on ... Summer freeboard, inclusive of permanent bunkers, which are of the capacity of about ... tons of fuel ..." [26].

I tanktidscertepartierna ingår ofta en detaljerad reglering av lastkapaciteten. Se exempelvis STB Form kl 2.A. Detta är förklarligt även genom att lasttypen är mera begränsad än i fråga om generaltidscertepartierna.

Den direkta lastkapaciteten för dödviktens del uttrycks som DWAT. Av Baltime framgår att kubikkapaciteten även kan anges genom en hänvisning till en teoretisk kapacitet "as per builder's plan" [27].

Den i certepartiet angivna lastkapacitetsbeskrivningen kan i övrigt kompletteras med hjälp av **particulars** eller genom fartygets "General arrangement and/or capacity plan" [28]. Relevansbedömningen följer de riktlinjer som främst uppställdes i avsnitt 6.1.2. ovan [29].

I certepartier påträffas även många andra sätt att beskriva lastkapaciteten vilka inte i detta sammanhang kan bli föremål för en närmare behandling [30].

---

[26] Se Mabbs s. 456 enligt vilken det i befraktningspraxis är vanligt att stryka över orden efter "not exceeding" till parentesens slut och i stället införa en exakt siffra såsom "250 long tons". Se även Michelet s. 418 f. och Besman (Lloyd's 1980) s. 13.

[27] Se avsnitt 6.6.4.2.b. nedan.

[28] Se Braekhus (MarIus 1975:3) s. 53, Falkanger (Konsekutive) s. 47 och Packard s. 14. Se vidare om "capacity plan" Fartygsteknik s. 32 f. och Principles of Naval Architecture s. 88 ff. Se även ND 1958.8 (Norsk skiljedom) samt vidare Jantzen (Certepartier) s. 19.

[29] Ett antal individuella formuleringssätt kan givetvis förekomma. Även väderdäckskapaciteten kan anges skilt. Detta är av intresse i fråga om containerfartyg. Se exempelvis M/V Hiei Maru (1977) SMA 1106.

[30] Speciella måttenheter är lastkapaciteten i antalet tunnor olja ett fartyg kan inlasta, se M/T Sanko Bay (1981) SMA 1565. I trävarutransporter användes tidigare volymenheten standard. En Petrograd- standard, senare Leningrad- standard, var 165 kubikfot (4,672 m3) i fråga om skuren last. I fråga om byggtimmer och rundtimmer var volymen per standard annorlunda. Se Capelle s. 155, Claviez s. 303 och McEwen & Lewis s. 529. Se ytterligare Sovconround och hänvisningen till "piled fathoms of

Det är som sagt inte ovanligt att både dödvikten och kubikkapaciteten anges i certepartiet. Givet är att bortfraktaren svarar för riktigheten av vardera uppgiften. Detsamma gäller för den indirekta lastkapacitetsangivelsen. Då den indirekta lastkapacitetsangivelsen på ett mera preciserat sätt beskriver parternas ömsesidiga förpliktelser än den direkta lastkapacitetsangivelsen är det förklarligt att den senare har en något underordnad roll i sammanhanget [31].

Lastkapacitetsbeskrivningen ger upphov till olika problemställningar. I det följande är avsikten att fästa uppmärksamheten vid de centrala riktlinjerna.

6.6.3. Indelningen i abstrakt och konkret lastkapacitet

6.6.3.1. Bakgrund. Betydelsen av indelningen

Fartygets lastkapacitet kan avse dess allmänna förmåga att motta viss mängd last. Beskrivningen kan basera sig exempelvis på varvets uppgifter eller erfarenhetsmaterial. Då beskrivningen inte är hänförlig till ett bestämt resultat kan man anse fråga vara om fartygets abstrakta lastkapacitet [32].

---

216 English cubic feet". I Reeftime hänvisas till "... having... cubic feet reefer bale capacity, ... net bin banana capacity ...". Jfr Michelet s. 422.

[31] Se ND 1923.428 (Bergens sjøret) och Michelet s. 418. I Northern Sales v. The "Giancarlo Zeta" /1966/ 2 Lloyd's Rep. 317 Can. Ct. ingick i resecertepartiet följande klausuler: "10,000 tons of 2240 lbs. 10 % more or less quantity at owners' option BARLEY in bags" och "Vessel has 611.000 cft. bale including deeptanks available under deck". Sedan 10.430 ton hade inlastats gav befälhavaren instruktion om att fartyget inte skulle motta mera last. Befraktaren ansåg att han var berättigad till hela den angivna volymen inom ramen för 11.000 ton (10.000 + 10 %). Domstolen konstaterade volymen endast vara ett tillägg till den avgörande regeln om att bortfraktaren hade optionsrätt beträffande lastkvantiteten. Optionsrätten hade utövats inom ramen för avtalet. Jfr även Watts v. Camors (1885) 115 U.S. 353 och The Demosthenes 1952 AMC 1205 Arb s. 1207. Se även Robinson s. 617 f. Läget är ett annat om man endast hänvisar till "full and complete cargo" utan en närmare mängdprecisering. Se Befraktning s. 119. I Garbis (1982) SMA 1647 tolkades detta uttryck på följande sätt: "The term 'full cargo' as used in this clause and throughout this charter means a cargo which fills the Vessel to either its applicable deadweight or its volume capacity, whichever first occurs after leaving sufficient space in the tanks for the expansion of cargoes".

[32] Beskrivningen kan omräknas till hur mycket last som kan tas ombord, se M/S Bjorn Ragne (1979) SMA 1298.

Ett annat alternativ är att lastkapacitetsbeskrivningen avser ett konkret resultat. Certepartiets formulering tolkas så att i den konkreta avtalsrelationen skall fartyget ta ombord en bestämd mängd last. Bortfraktaren har i så fall givit löfte om ett bestämt resultat. Det är egalt vilka mängder last fartyget tidigare har haft ombord. Bortfraktaren har uppenbart ett behov av att skydda sig genom lämpliga klausulformuleringar på grund av den för honom riskfyllda utgångspunkten. Den konkreta intagningen är beroende av lasttypen, lastens skick och form samt lastens dimensioner och dess stuvning ombord. Det är fråga om fartygets konkreta lastkapacitet. I dessa fall framställer parterna ofta ömsesidiga krav i resebefraktningen. Då frakten har avtalats på annat sätt än på lump sum- basis kan bortfraktaren kräva dödfrakt, emedan befraktaren enligt bortfraktaren inte har uppfyllt sina skyldigheter beträffande lastkvaliteten och - kvantiteten. Befraktaren kan göra gällande anspråk på grund av fartygets bristande lastkapacitet [33]. De naturliga påföljderna är fraktnedsättning och skadestånd, medan avhjälpande och hävning knappast kommer i fråga. Resultatet kan i regel fastslås först efter lastningens slutförande.

Den ovan uppställda indelningen berör en fråga om riskfördelning mellan parterna. I fråga om den abstrakta lastkapaciteten bär befraktaren som utgångspunkt risken för att den tilltänkta konkreta lasten inte kan inlastas, medan utgångspunkten är den motsatta i fråga om den konkreta lastkapaciteten [34].

Indelningen har betydelse i olika situationer. Det kan vara fråga om sådan tung last som inte kan intas på grund av att volymen mot förmodan

---

[33] Se exempelvis ND 1948.474 (SøHa), ND 1928.42 (SøHa) och ND 1918.206 (SøHa). Se även Falkanger (Konsekutive) s. 72 ff., Gram s. 45 och s. 83 och Jantzen s. 311. Se om bortfraktarens avtalsbaserade rätt till en viss minimifrakt ND 1944.397 (SøHa). Om lastmängden är preciserad ger detta bortfraktaren en utgångspunkt i stöd av vilken rätten till dödfrakt kan klarläggas. Se Poor s. 86 ff.

[34] Se M/V Giannis (1981) SMA 1606 om betoningen av riskfördelningsaspekten. Fartyget hade i ett telexmeddelande beskrivits som "up to full and complete cargo woodpulp and lumber under/on deck. Ows gtee 6700 mts DWCC and bale capacity per description". Då befraktaren senare meddelade närmare uppgifter om lasten angav bortfraktaren att inlastning enligt uppgiven kvantitet inte kunde äga rum. Befraktaren vägrade att betala hela frakten och invände att lastkapaciteten hade beskrivits fel. Skiljemännen anförde att befraktaren var medveten om detaljerna beträffande lasten och borde ha vetat att volymen på fartyget skulle bli fylld före vikten. Befraktaren hade även tagit del av fartygets detaljer. Befraktaren ålades att betala den avtalade frakten. Se även Garbis (1982) SMA 1647, särskilt s. 2 och s. 4 minoritetens uttalande och M/V Tharros (1980) SMA 1480. Jfr dock Benedict s. 1-2 not 4 varvid riskfördelningsfrågan inte tycks vara konstruerad på nu avsett sätt.

har fyllts före fribordsmärket har uppnåtts [35]. Även lätt last som tar fartyget till märket före volymen har fyllts gör indelningen relevant. Men det är inte uteslutet att frågan aktualiseras då beträffande lätt last (=volymlast) rummen fylls före den avtalade volymen har intagits. Tung last som tar fartyget till fribordsmärket med kvarstående volym kan ibland ge upphov till likadana problem, emedan frågorna om bunker och förråd kan påverka intagningen [36].

Den abstrakta och den konkreta lastkapaciteten ger upphov till olikartade problemställningar. I fråga om fartygets abstrakta lastkapacitet skall certepartibeskrivningen bli föremål för närmare tolkning exempelvis beträffande betydelsen av marginalförbehållet och beträffande frågan om vad som inkluderas i dödvikts- eller kubikkapacitetsangivelsen. Den konkreta lastkapaciteten ger endast anledning att konstatera huruvida det avsedda resultatet har uppnåtts. I övrigt gäller det att utreda under vilka förhållanden bortfraktaren inte har ansvar trots att det avsedda resultatet har uteblivit. Givetvis aktualiseras även frågan om marginalvariationer.

Denna skillnad gäller inte helt renodlat. Vid den abstrakta lastkapacitetsangivelsen är det givetvis även av relevans att utreda varför fartyget inte för en konkret resa har förmått motta en sådan lastmängd som ligger i rätt proportion till certepartibeskrivningen. Om orsaken konstateras vara en omständighet på befraktarens sida såsom brister i lastens egenskaper underlättar detta bortfraktarens ställning i bevisningshänseende. Härvid kan i tillämpliga delar beaktas de riktlinjer som framförs i avsnitt 6.6.5.3. nedan.

6.6.3.2. Gränsdragningen mellan alternativen

Det är givet att certepartiets formulering är av avgörande betydelse då den ovan aktualiserade riskfördelningsfrågan skall utredas. Dödvikten kan exempelvis ha angivits som DWAT vilket starkt antyder om abstrakt lastkapacitet. I fråga om DWCC kan gränsdragningsproblem uppstå. Avtalsformuleringen "capacity for contracted cargo" kan anses starkt antyda om konkret lastkapacitet, medan "capacity available for cargo" inte ger mot-

---

[35] Se exempelvis M/S Seagull (1972) SMA 700.

[36] Här kan nämnas att exempelvis bly har en stuvningsfaktor på 8, järn en stuvningsfaktor på 10 och kokosnötter i bulk en stuvningsfaktor på 140. Se Principles of Naval Architecture s. 96. Stuvningsfaktorn anger hur stor volym i kubikfot ett ton tar, se Befraktning s. 56.

svarande antydanden. Individuella formuleringssätt kan lösa gränsdragningsproblematiken [37].

I certepartiet uttalas inte i alla situtationer explicit om riskfördelningsprincipen. Vid tolkningen skall ett antal avvägningsmoment beaktas.

Såsom i avsnitt 6.6.2. framgick anger den indirekta lastkapacitetsuppgiften en ömsesidig förpliktelse för parterna. Om befraktaren har en preciserad förpliktelse att avlämna en konkret lastmängd för transport kan man knappast komma till någon annan lösning än att fartyget samtidigt skall ha en sådan kapacitet som möjliggör mottagandet av denna kvantitet. Certepartiets formuleringssätt ger inte upphov till något annat alternativ än att fastslå att bortfraktaren svarar för resultatet, dvs. det är fråga om en konkret lastkapacitetsangivelse.

I ND 1923.428 (Bergens sjøret), som gällde befraktarens underlåtenhet att avlämna last enligt avtalad mängd, uttalade domstolen att den indirekta lastkapacitetsangivelsen var "en uttalelse fra skibet om, hvor mange ton det fuldlastet mener at kunne baere av den i certepartiet naevnte last".

I ND 1928.42 (SøHa) ansågs bortfraktaren ansvarig, emedan den i certepartiets indirekta lastkapacitetsangivelse uppgivna minimimängden inte hade intagits [38].

Se dock det norska skeppsmäklarförbundets responsum 2/1986 (samling 1986 - 1987, fall 1) varvid man poängterade att en

---

[37] Se UfR 1939.1143 (Vestre Landsret). Jfr Vlasov v. Gellatly, Hankey & Co., Ltd. (1939) 65 Ll.L.Rep. 108 KB s. 112 där det nämndes att "bale capacity" avser utrymmen "available for cargo". I Atlanta 1948 AMC 1769 SDGa hade fartygets lastkapacitet i tidscertepartiet beskrivits som "Owners guarantee vessel to carry 550 gross tons of 4 x 12 inch mixed standard steel or iron pipe in lengths not exceeding 18 feet". Domstolen uttalade att det var fråga om att uppgiften "guaranteed a definite capacity". Det var alltså fråga om konkret lastkapacitet. En dräktighetsuppgift anses inte beskriva lastkapaciteten. Denna uppgift kan inte ge upphov till en riskfördelning enligt den konkreta lastkapaciteten.

[38] Se ytterligare ND 1924.251 (Østre Landsret), ND 1968.35 (SøHa) och ND 1909.177 (Kristiania sjøret). Jfr HD 1937 II 108 och ND 1919.273 (NHD). Se vidare Gram s. 49, Jantzen s. 312 f. och Rørdam s. 18 f. I samma riktning visar de angloamerikanska avgörandena Chandris v. Dreyfus (1934) 50 Ll.L.Rep. 141 KB, Leopold Walford, Ltd. v. C. Czarnikow, Ltd. (1924) 19 Ll.L.Rep. 354 KB och M/S Seagull (1972) SMA 700. Se även Sterns, Ltd. v. Salterns, Ltd. (1922) 12 Ll.L.Rep. 385 KB samt Holman s. 209 och Scrutton s. 164 f.

bristfällig beskrivning av lasten medförde att befraktaren fick bära risken för att den angivna kvantiteten inte hade i sin helhet inlastats. I bedömningen påverkade även att stuvningen skulle skötas av befraktarsidan (FIOS). Det var uppenbart fråga om en indirekt lastkapacitetsangivelse.

Avvägningen är mera problematisk i fråga om den direkta lastkapacitetsangivelsen. Någon **e contrario**- slutsats är inte möjlig i stöd av det ovan sagda så att man i dessa situationer kategoriskt kunde fastslå att det är fråga om abstrakt lastkapacitet. I nordisk rättspraxis har man inte särskilt fäst uppmärksamhet vid ovan accepterade riskfördelningshänsyn, men motiveringarna visar att det har varit fråga om behandlingen av denna problematik.

I ND 1927.241 (NHD) hade i certepartiet nämnts att fartyget kunde lasta 220/230 standard trävaror. Fartyget kunde inta endast 189 standard. Majoriteten anförde att det på grund av den avlämnade lastens längd hade varit omöjligt att inlasta mera. Minoritetens motiveringar på denna punkt var inte i sak annorlunda. Befraktarens anspråk bifölls inte. Det centrala var att majoriteten även förkastade bortfraktarens anspråk på dödfrakt med motiveringen att det inte hade visats någon kutym enligt vilken den avtalade lasten borde ha haft en viss genomsnittslängd. Lastens egenskaper ansågs alltså inte strida mot avtalet.

I ND 1953.667 (Stockholms rådhusrätt) hade bortfraktaren åtagit sig att transportera torr trämassa, wallboard och våt mekanisk trämassa. Fartygets lastkapacitet hade angivits vara "62000 kubikfot bale tillgängligt för last". Senare överenskom man om en ändring i lastens sammansättning. Befraktaren innehöll en del av frakten med invändning att fartyget inte hade intagit den lastkvantitet befraktaren hade förutsatt. Domstolen ansåg att bortfraktaren inte "genom certepartiet garanterat transport av viss mängd last" och att bortfraktaren hade uppfyllt sin förpliktelse då fartyget hade intagit full last, fastän mängden understigit den av befraktaren förutsatta.

I ND 1943.52 (Bergen byrett) hade fartygets kapacitet i certepartiet uppgivits vara ca. 40 standard. Fartyget intog endast 25 standard. Befraktaren krävde fraktnedsättning. Domstolen tolkade certepartiet avse endast fartygets förmåga att lasta allmän torr trävara. Bortfraktaren ansågs ha bevisat att lastkapaciteten kunde vara den angivna och att den uppenbara orsaken till skillnaden mellan "fartøyets alminnelige lastevne og dets inntagende" var att finna i lastens skick. Lasten vägde mera än normalt.

Ovan refererade resebefraktningsfall visar att den direkta lastkapacitetsangivelsen kan anknytas till abstrakt lastkapacitet. Motiveringarna förtydligar dock inte vilka avvägningsmoment som har varit av relevans. Man kan antyda att formen för lastkapacitetens angivande inte ensam varit avgörande. I NHD- fallet baserades avgörandet inte på lastens avtalsstridighet. Däremot är det oklart huruvida samma resonemang utnyttjades i ND 1943.52.

Vissa avgöranden visar i riktning mot konkret lastkapacitet.

I ND 1911.405 (SHD) hade fartygets lastkapacitet beskrivits "420/430 standard eller så omkring". Det var fråga om full och komplett last trävaror på lump sum- basis. Då fartyget inlastat 380 standard vägrade befälhavaren att motta mera, emedan lasten var ovanligt tung. Befraktaren vägrade att betala hela den avtalade frakten. Domstolen uttalade att avtalet var (s. 411) "slutet under förutsättning att fartyget vid ifrågavarande resa vore i stånd att lasta minst 420 standard" [39].

I ND 1935.100 (Oslo overrett) var det fråga om en diskrepans mellan en "fixture note" och certepartiet. I det förstnämnda hade lastkapaciteten beskrivits som "min. 550 stds. D.B.B. capacity". I sammanhanget uttalade domstolen att i princip skulle man anse att lastkapacitetsangivelsen avsåg att den avtalade lastmängden **de facto** kunde inlastas.

I ND 1923.193 (SøHa) skulle fartyget inlasta en full och komplett last av trävaror. I certepartiet hade fartyget beskrivits lasta "ca. 19,000 Kbf. (10 % mere eller mindre i Kaptajnens Valg)". Fartyget inlastade endast 15005 kubikfot. Domstolen ansåg certepartiformuleringen berättiga befraktaren att anta att fartyget skulle inlasta den mängd jämte marginal som certepartiet angav. Bortfraktaren hade ansvaret för att fartygets lastkapacitet var riktig och att hänsyn hade tagits till den lasttyp som skulle avlämnas. Material om att fartyget tidigare hade transporterat större trälastmängder kunde inte tillmätas betydelse, emedan det hade varit fråga om trävaror av annan beskaffenhet än i det nu aktuella fallet [40].

---

[39] Se även ND 1911.X f.

[40] Se ND 1923.VI f. Se vidare ND 1919.273 (NHD).

Ej heller ovan refererade avgöranden ger till alla delar en helt klar bild av riskfördelningen. ND 1911.405 visar dock på ett tydligt sätt att fråga var om en konkret lastkapacitetsangivelse, men de hållpunkter som ledde till detta tolkningsresultat framgår inte. I ND 1935.100 var det endast fråga om ett "obiter dictum" och i ND 1923.193 bidrog den av bortfraktaren förda svaga bevisningen beträffande tidigare transporter till slutresultatet.

I tidsbefraktningen finns det en större benägenhet att anse beskrivningen avse den abstrakta lastkapaciteten.

> Detta framgår explicit av avgörandet ND 1954.303 (Norsk skiljedom). Fartyget hade beskrivits som 1850 ton dödvikt i Baltime. Tidsbefraktaren yrkade på fraktnedsättning, emedan en till denna uppgift motsvarande mängd last inte hade transporterats. Skiljemännen ansåg att beskrivningen av fartygets dödvikt var en tillförsäkrad egenskap, men att det inte var fråga om att fartyget alltid skulle inta last motsvarande den tillförsäkrade egenskapen. Den relevanta frågan var huruvida fartyget under certepartiperioden hade den angivna dödvikten. Utredning förelåg om fartygets förmåga att bära den i certepartiet angivna dödvikten. Tidsbefraktarens anspråk förkastades [41].

I nordisk doktrin kan man svårligen utläsa någonting närmare om bedömningskriterierna [42].

I engelsk rätt har indelningsproblematiken noterats och rättsläget tycks sedan länge vara stadgat. Den direkta lastkapacitetsuppgiften i resebe-

---

[41] Se även ND 1954.445 (NHD) om ändamålsenligt utnyttjande av lastrummen.

[42] Jantzen tycks för tidsbefraktningens del närmast anse fråga vara om abstrakt lastkapacitet. Lasten kan vara av så varierande karaktär att en konkretisering av lastkapacitetsuppgiften knappast är möjlig. Jantzen accepterar uppenbart den konkreta lastkapaciten i fråga om resebefraktning. Se Jantzen s. 341, idem (Certepartier) s. 20 och s. 24 samt idem (Tidsbefragtning) s. 19. Se även Befraktning s. 118 varvid man påför bortfraktaren en viss undersökningsskyldighet beträffande lastens egenskaper. Detta antyder att man förordar den konkreta lastkapaciteten utgöra en generell utgångspunkt i resebefraktningen. Se ytterligare Michelet s. 422 om problematiken. Jfr Lopuski & Holowinski s. 55 f. varvid man ganska kategoriskt påför bortfraktaren risken för lastmängden, se exempelvis följande uttalande: "Gibt der Verfrachter sein Einverständnis zu ... einer allgemeinen Beschreibung der Ladungsgüter, dann trägt er selbst alle Risiken, die sich daraus ergeben". Det är ifrågasatt om en sådan riskfördelning kan accepteras utan en närmare nyansering.

fraktningen anses som utgångspunkt beskriva fartygets allmänna förmåga att motta last.

> Ett ledande fall är Millar & Co. v. Freden (Owners) [43]. Fartygets dödvikt beskrevs som 3.200 ton enligt vilken frakten skulle betalas. Då något över 3.000 ton hade inlastats fylldes volymen. Man var överens om att fartygets förmåga var rätt beskriven. Frågan gällde därmed riskplaceringen i övrigt. Domstolen fäste särskild uppmärksamhet vid den direkta lastkapacitetsangivelsen och konstaterade att dödvikten hade angivits som en självständig uppgift utan att avsikten hade varit att relatera den till lasten som endast beskrivits som "a full and complete cargo of maize" [44].

Avvikelser från utgångspunkten accepteras om certepartiet preciserar lasttypen eller lasten i övrigt eller om vardera parten har varit medveten om lastens art. Under dessa förutsättningar kan det anses vara fråga om konkret lastkapacitet. Vid alternativa lasttyper beaktar man dock utgångspunkten.

> Detta framgår av **obiter dicta** i Mackill v. Wright Brothers [45]. Lasten hade inte begränsats till en viss typ. Parterna var överens om att fartygets förmåga var rätt beskriven, men den faktiska intagningen blev mindre än vad som hade angivits i certepartiet. Befraktaren var inte berättigad till fraktnedsättning, emedan lastens sammansättning inte motsvarade certepartiet. Lord Halsbury uttalade att den konkreta lastkapacitetens princip gällde om lastens art var säkert känd för parterna. Lord Macnaughten anförde att (s. 120) "It is a guarantee of the vessel's carrying capacity with reference to the

---

[43] (1918) 23 Com.Cas. 311 CA.

[44] Se i samma riktning Thomson v. Brocklebank (1918) 23 Com.Cas. 283 KB. Lasten hade beskrivits som "unobjectionable merchandise". Både senare och tidigare avgöranden bekräftar denna utgångspunkt, se A/S D/S Heimdal v. Questier & Co., Ltd. (1949) 82 Ll.L.Rep. 452 KB s. 470, Messers v. "Koit" (Owners of) (1928) 31 Ll.L.Rep. 286 Mayor's and City of London Ct., Societa Anonyma Ungherese v. Tyser Line, Ltd. (1902) 8 Com.Cas. 24 QB s. 31 och Carnegie v. Connor (1889) Asp.M.C. 447 QB. Se även Carver § 620, Holman s. 209 och s. 349 f. och Scrutton s. 76 f. och s. 164 f. Se även Leggett s. 190 ff. Se dessutom NSM 1917 s. 1768 samt 1918 nr 251.

[45] (1888) 14 App.Cas. 106 HL.

contemplated voyage and the description of the cargo proposed to be shipped, so far as that description was made known to the owner".

I tidsbefraktningen leder det sagda till att generaltidscertepartierna avser den abstrakta lastkapaciteten, medan läget kan vara ett annat om en precisering av lasttypen har gjorts [46].

I amerikansk rätt har man hänvisat till ledande engelska avgöranden. Rättsläget kunde därmed förmodas vara detsamma. För att anse fråga vara om konkret lastkapacitet behöver lasttypen inte vara beskriven i certepartiet om det på annat sätt kan konstateras att bortfraktaren har varit medveten om den [47]. Helt kategoriskt tycks man emellertid inte ha accepterat

---

[46] Se Time Charters s. 44: "If, as might occasionally happen, a ship were time chartered for a trip to carry one particularly described cargo, the deadweight capacity figure in the charter might, as a matter of construction, be held to relate to the particular cargo. But it is in general less likely that the deadweight capacity would be construed as referring to a particular cargo in time charter forms such as the New York Produce and Baltime, because in these forms the cubic capacity and the deadweight capacity are separately described".

[47] I Dampskibs Aktieselskabet Jan v. Cargo of Jute Butts (1923) 298 F. 164 SDNY hade fartyget i resecertepartiet beskrivits som "about 102,000 cubic feet bale space and about 110,000 cubic feet grain space". Befraktaren hade rätt att avlämna alternativa laster. Befraktaren kunde använda endast 71.734 kubikfot bale. Återstoden behövdes för bunkerkol. Domstolen ansåg beskrivningen omfatta både lasten samt behövliga bunker och förråd. Det tolkades alltså vara fråga om en abstrakt lastkapacitetsangivelse. Bortfraktaren ansågs ha fört tillräcklig bevisning om att den faktiska lastkapaciteten låg inom den godtagbara marginalen. Den konkreta lastkapaciteten har sammanbundits med lasttypen. Se South Seas Import & Export Co. v. Malcolm (The Emily S. Malcolm) (1922) 278 F. 943 3CCA. I Balcarres Brook S.S. Co. v. Grace (1896) 75 F. 1017 2CCA hade bortfraktaren uppgivit att "steamer will carry under deck at least 3,000 measurement tons of 40 cubic feet". Lasttypen hade inte beskrivits i avtalet, men det var allmänt känt att befraktaren idkade trafik mellan New York och den sydamerikanska västkusten. Endast 2393 volymton inlastades. Domstolen ansåg att bortfraktaren hade varit medveten om den för fartyget avsedda trafiken. Trots möjligheten till avsevärda variationer i förlorat utrymme alltefter stuvningsbehovet vid olika laster var det känt att volymen endast varierade inom vissa bestämda gränser vid den aktuella trafiken. Det ansågs vara fråga om konkret lastkapacitet. Bortfraktaren tillerkändes ingen dödfrakt. I fallet var lasttypens precisering av avgörande betydelse. Den tillmättes relevans även om uppgifterna inte ingick i certepartiet. Se vidare i samma riktning om lasttypens betydelse S.O. Stray & Co., Inc. v. Trottier, Ide & Co. (1922) 280 F. 249 DMass och M.V. Ripley 1958 AMC 234 Arb. Jfr Steamship Argofax 1962 AMC 2378 Arb varvid motiveringarna i denna fråga dock är oklara. Se även Dominica Mining Co. v. Port Everglades Towing Co. 1970 AMC 123 SDFla beträffande ett bare boat-

de engelska principerna. Den abstrakta lastkapaciteten har tolkats gälla i vissa fall även om lasttypen har beskrivits i certepartiet. Det föreligger inte närmare riktlinjer för i vilka fall sådana avvikelser är motiverade, men befraktarens vetskap om möjligheten att volymen fylls före vikten har tillmätts betydelse i sammanhanget.

I M.V. Robertina [48] hade lasttypen beskrivits som "soyacake in bulk". Det var fråga om konsekutiva resor. Fartygets dödvikt hade beskrivits som "about 6673 tons of 2240 lbs. deadweight capacity not exceeding a reasonable deadweight allowance for water and stores depending on the intended voyage". Dessutom ingick i avtalet följande klausul: "... and in every way fitted for loading 5500 MT soyacake in bulk ...". Endast på den sista av tre resor kunde fartyget inta denna mängd. Orsaken till bristande intagning på tidigare resor var att fartyget av stabilitetshänsyn varit tvunget att ta ombord extra bunker. Skiljemännen ansåg risken ligga på befraktaren trots ovan nämnda klausulformulering. Den skulle tolkas så att fartyget vid avlämnandet skulle vara (s. 6) "ready and fitted to load this quantity. In this instance the Panel construes this to mean that the vessel must be capable of loading the intended cargo with the required stability. That the vessel was capable of loading the intended quantity was demonstrated on the third voyage when the vessel loaded 5500 metric tons".

I M/V Giannis [49] antydde certepartiformuleringen att fråga skulle vara om konkret lastkapacitet, men skiljemännen placerade risken för intagningen på befraktaren som borde ha insett att fartyget inte kunde inlasta den avtalade vikten före volymen fylldes [50].

---

avtal. Se även Benedict s. 1-5, Poor s. 8 och s. 57 samt Vandeventer s. 834. Jfr Michelet s. 422 f.

[48] (1977) SMA 1151.

[49] (1981) SMA 1606.

[50] Se även M/S Ionian Mariner (1971) SMA 601 varvid fartygets kapacitet hade angivits vara 992.000 grain kubikfot tillgängligt för lasten. Lasttypen och stuvningsfaktorn hade beskrivits i certepartiet, men det var inte fråga om en indirekt lastkapacitetsangivelse. Majoritetens uttalande antyder att det var fråga om fartygets abstrakta lastkapacitet. Frågan var inte central i avgörandet. Även i M/V Kronos (1957) SMA 550 avsågs uppenbart den abstrakta lastkapaciteten som hade beskrivits i en klausul av "available"- typen. Stuvningsfaktorn visade sig vara större än vad som be-

Det är klart att certepartiet explicit kan ta ställning till vem av parterna som bär risken för intagningen. Såsom av utredningen har framgått saknas ofta sådana uttryckliga ställningstaganden. Exempelvis i fråga om beskrivningen av fartygets fart är läget annorlunda. Skillnaden kan i regel avgöras direkt i stöd av certepartiformuleringen, se avsnitt 6.7.2. nedan.

Vid en närmare avvägning av gränsdragningsproblematiken är det uppenbart att befraktningsformen ger vissa antydanden. I tidsbefraktningen kan man ofta utgå från den abstrakta lastkapaciteten om inte certepartiet explicit visar annat. Man kan emellertid inte uppnå en lösning endast utgående från befraktningsformen. Även andra avvägningsmoment gör sig gällande. Den abstrakta lastkapaciteten kan anslutas till fall då lasttypen inte är närmare preciserad. Bortfraktaren har inte skäliga möjligheter att kalkylera sina risker. Möjligheterna till stora variationer i lastens stuvningsfaktor är uppenbara. Bortfraktaren kan ha gjort förbehåll om att han är obekant med lastens egenskaper [51]. Ju mera preciserade lastuppgifter det föreligger desto mindre skäl har man att kvarhålla risken för intagningen på befraktaren. Den aktuella fartygstypen kan binda transporten till en bestämd lasttyp vilket faktum underlättar den nu aktuella bedömningen. Intagningen av tung last är beroende av resans längd på grund av bunker- och förrådsbehov. Om resan inte har preciserats tillräckligt noggrant i certepartiet kan man svårligen anse bortfraktaren ha påtagit sig risken för ett bestämt resultat vid lastintagningen. Detta är särskilt relevant i fråga om tidsbefraktning. Däremot är läget inte detsamma i fråga om lätt last. Kubikkapaciteten är inte beroende av resans längd på samma sätt. Detta innebär att tidscertepartiets kubikkapacitet kan tolkas avse den konkreta lastkapaciteten trots att resorna inte har preciserats så länge som andra avvägningsmoment visar i denna riktning.

Å andra sidan skall man beakta att befraktaren i vissa fall måste anses ha haft vetskap om att det avsedda resultatet på grund av lastens sammansättning och andra omständigheter inte kan uppnås samt att avhjälpande från bortfraktarens sida inte är möjligt, jfr Giannis- avgörandet vid not 49 ovan.

I det följande skall problemen behandlas skilt enligt den ovan fastställda indelningen.

---

räknats, men den hade inte reglerats i certepartiet. Jfr Garbis (1982) SMA 1647 och Grand Navigator (1983) SMA 1853.

[51] Se ND 1953.667 (Stockholms rådhusrätt).

6.6.4. Lastkapaciteten med hänsyn till fartygets förmåga (den abstrakta lastkapaciteten)

6.6.4.1. Allmänt. Full reach and burthen- principen

Att fartyget beskrivits besitta en viss lastkapacitet berör ett faktum. Det är i sammanhanget dessutom väsentligt att fastslå att befraktaren har rätt att till fullo utnyttja den beskrivna lastkapaciteten. Den härtill anslutna problematiken hör inte till felsektorn, men är pragmatiskt av väsentlig betydelse [52]. En detaljbehandling av befraktarens utnyttjanderätt kommer inte i fråga i det följande.

I 1873 års SjöL ingick ett stadgande enligt vilket befraktaren vid helbefraktning hade rätt till hela fartyget med undantag av vissa närmare definierade utrymmen [53]. I de nu gällande nordiska sjölagarna upptas inte närmare regler för frågan även om några reflektioner syns i SjöL 71 § 3 mom., 74 § och 91 §. Beträffande senare lagstiftning ansåg man preciseringarna som överflödiga och självklara [54]. Befraktarens rätt att till fullo utnyttja utrymmen avsedda för last kan därmed fastslås som en allmänt accepterad utgångspunkt [55].

---

[52] Det föreligger risk för en sammanblandning av dessa två aspekter, se M/S Neptune Kiku (1985) SMA 2102.

[53] Se 1873 års SjöL 80 § 2 mom.: "Fraktslut kan omfatta antingen helt fartyg eller någon del deraf, eller ock styckegods eller varor till visst belopp. Befraktas helt fartyg och har ej annat förbehåll skett, anses aftalet icke omfatta däck, kajuta, kabelgatt, segelkoj, skans samt nödigt utrymme under däck för vatten, proviant och bränsle. På dessa ställen må dock fraktgods för annans räkning utan befraktarens samtycke ej inlastas". Se även 1908 års förslag till SjöL 68 §. Se vidare 1864 års svenska SjöL 75 § och 1891 års svenska SjöL 110 §. Se Betänkande 1887 s. 86 f. och NJA II 1891 s. 65 f. Jfr Förslag 1837, 58 §.

[54] Se Kom.miet. 1939:8 s. 50, SOU 1930:11 s. 23 f. och SOU 1936:17 s. 59 samt Instilling 1936 s. 32. Se även Knoph s. 160 f. och Platou s. 231 f.

[55] Se Befraktning s. 119, Jantzen s. 59, idem (Certepartier) s. 42, idem (Baltcon) s. 26, och Rosenmeyer s. 22. I HGB § 558 stadgas att vid befraktning av ett helt fartyg "... ist die Kajüte nicht einbegriffen". Se närmare Schaps & Abraham s. 489 f. och Schlegelberger & Liesecke s. 210 f. Se om motsvarande principer i engelsk rätt Holman s. 142 som om "full and complete cargo" anför följande, s. 142: "All the compartments in the ship in which cargo of the kind in question is usually stowed, must be placed at the charterers' disposal ...".

Resecertepartierna uttrycker i regel på ett eller annat sätt denna självklara utgångspunkt.

> Hänvisningar till "a full and complete cargo" och "full reach and burthen" påträffas. Även kubikkapacitetsuppgiften om "space available for cargo" antyder i samma riktning [56].

> Formuleringarna visar samtidigt i regel att det är fråga om helbefraktning vilket enligt SjöL 74 § utesluter möjligheten för bortfraktaren att medta gods för annan än befraktaren [57].

Det föreligger inte anledning att anse tidsbefraktningen avvika från den ovan nämnda utgångspunkten. Till tidsbefraktarens grundläggande kommersiella befogenheter hör rätten att använda fartygets lastutrymmen om tidsbefraktningens ändamål är fartygets användning för transport av gods [58]. I tidscertepartierna ingår i regel ett omnämnande om tidsbefraktarens rätt att använda fartygets alla utrymmen för last dock med vissa preciseringar.

---

[56] Formuleringsalternativen kan vara talrika. Se exempelvis Noemijulia Steamship Co. v. Minister of Food (1950) 84 Ll.L.Rep. 354 CA "The charterers are to have the full reach and burthen of the steamer including 'tween and shelter decks, bridges, poop, etc. (provided same are not occupied by bunker coals and/or stores)" och Eptanisos S.S. Co. v. Minister of Supply (1941) 69 Ll.L.Rep. 43 KB "... cubic feet bale capacity guaranteed available for cargo excluding peaks and poop".

[57] Se Kom.miet. 1939:8 s. 50, Gram s. 49 och s. 82 samt Jantzen s. 57 f. Se om ansvarsfrågor härvid ND 1951.313 (Bergen byrett). Se Holman s. 208 som för engelsk rätts del anför att bortfraktaren eventuellt kunde ta last för barlaständamål för annan än befraktaren. Se om gränsdragningsproblem vid helbefraktning ND 1955.338 (SøHa) samt Rosenmeyer s. 151 f. och s. 174 f. Se vidare Associated Metals & Minerals Corp. vs. Societa Anonima Importazione Carboni & Navigazioni Savona 1953 AMC 218 SDNY och Ninfea 1953 AMC 1669 Arb. Avsaknad av "full and complete cargo"- beskrivningen i resebefraktningen behöver inte betyda att fråga inte varit om helbefraktning, se World Wide Steamship Co. Inc. vs. India Supply Mission and India Store Department 1971 AMC 498 SDNY.

Ur tidsbortfraktarens synvinkel är det i första hand egalt hurudana underbortfraktningsavtal tidsbefraktaren i egenskap av resebortfraktare har ingått. Om den sistnämnda bryter mot helbefraktningsstadgandet i SjöL 74 § kan ansvar härför knappast uppstå för tidsbortfraktaren ens i stöd av ett utfärdat konossement.

[58] Se Befraktning s. 139, Grönfors (Sjölagens) s. 257 ff., Falkanger & Bull s. 214 och Gram s. 193. Se även Willner s. 84. Jfr Bes s. 196 f.

> Se NYPE kl 7 "That the whole reach of the Vessel's Hold, Decks and usual places of loading (not more than she can reasonably stow and carry), also accommodation for Supercargo, if carried, shall be at Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for Ship's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel" [59].

I befraktningsförhållanden är det alltså fråga om en **full reach and burthen**- princip.

Den abstrakta lastkapaciteten kan tolkas vara rätt beskriven, men bortfraktaren svarar för brott mot **full reach and burthen**- principen [60]. Härtill kan även anknytas frågan om otillbörlig stuvning, jfr avsnitt 6.6.5.3.b. nedan. Det är uppenbart att förbehåll till bortfraktarens förmån i samband med den abstrakta lastkapacitetsuppgiften inte medför begränsningar i befraktarens utnyttjanderätt i enlighet med **full reach and burthen**- principen. Det är inte fråga om en option för bortfraktaren om inte certepartiet explicit uttrycker annat [61]. Andra utgångspunkter gäller i fråga om den konkreta lastkapacitetsangivelsen, se avsnitt 6.6.5.2. nedan. Certepartiets friskrivningsklausul kan omfatta otillbörligt beteende, men inte fel, se avsnitt 6.2.5.2. ovan.

Full reach and burthen- principen gäller inte utan nyanser. För det första skall man beakta vad som närmare avses med last- och motsvarande rum, för det andra skall däckslastens ställning utredas och för det tredje begränsas uttnyttjanderätten av kravet på fartygets sjövärdighet. Dessa begränsningar har betydelse även i fråga om den konkreta lastkapaciteten.

---

[59] Se även Baltime kl 8 och Linertime kl 9. Se vidare Shelltime 3 kl 9 och Supplytime kl 9. Se ytterligare M/V Hiei Maru (1977) SMA 1106.

[60] Se exempelvis A/S D/S Heimdal v. Questier & Co., Ltd. (1949) 82 Ll.L.Rep. 452 KB s. 461 varvid Morris, J. uttalade: "There is therefore an undoubted breach of the charter both in respect of the guarantee and also in the obligation to load a full and complete cargo". Det var fråga om reservbunker i lastutrymmen. Jfr även Japy Freres & Co. v. R.W.J. Sutherland & Co. (1921) 6 Ll.L.Rep. 381 CA om barlast. I Steamship Argofax 1962 AMC 2378 Arb hade stuvningsmaterial kvarlämnats från tidigare transport. Fartyget hade beskrivits som "480,000 cubic feet bale including Numbers 1 and 2 deeptanks under deck available for cargo...". Den verkliga kapaciteten var 482.204 kubikfot men stuvningsmaterialet tog ca. 5.000 kubikfot i anspråk. Skiljemännen biföll befraktarens krav på fraktnedsättning. Ifall stuvningsmaterialet skulle ha behövts på den nya resan skulle bortfraktaren inte ha varit ansvarig.

[61] Se Time Charters s. 55 och där framförda rättsfall.

Det avtalade resultatet kan inte uppnås genom att de nu avsedda gränserna överskrids, se närmare avsnitt 6.6.5.1. nedan.

I samband med den abstrakta lastkapaciteten är det främst fråga om begränsningar i befraktarens utnyttjanderätt, medan man beträffande den konkreta lastkapaciteten kan utgå från begränsningar i bortfraktarens möjligheter att uppnå det avtalade resultatet.

Vad som avses med lastrum kan ibland bereda på problem [62]. I certepartiet kan ingå en uttrycklig reglering om frågan. I övrigt kan man hänvisa till en utnyttjanderätt av sedvanlig ordning. Exempelvis är bostads- och liknande utrymmen uteslutna [63]. Avtalsformuleringarna visar ofta denna begränsning, se ovan. Av betydelse är den avtalade eller avsedda lasttypen. Om lasten sedvanligen kan intas exempelvis i fartygets ving-, djup- och eventuellt i dess sloptankar kan befraktaren kräva deras utnyttjande. Av fartygs- och lasttypen kan naturligen följa att vissa utrymmen inte kan användas [64]. Även den konkreta resan kan vara av betydelse [65].

Fartygets lastrum kan ha vissa tekniska hinder, såsom stöd, vilka inte kan anses utgöra brott mot **full reach and burthen**- principen. Däremot kan frågan om fel aktualiseras. Det exakta innehållet i certepartibeskrivningen skall avgöras i enlighet med de allmänna riktlinjer om tolkning som har framförts i avsnitt 6.1. ovan, se närmare även avsnitt 6.8. nedan [66]. Relevans kan uppstå genom kausalnormer, se avsnitten 5.2. och 6.1.2. ovan, eller i stöd av de riktlinjer som gäller för fartygets driftsduglighet, se avsnitt 7.6. nedan.

---

[62] Se exempelvis Rondo 1935 AMC 1220 Arb varvid "bridge deck space" tolkades stå till tidsbefraktarens förfogande.

[63] Se ND 1951.313 (Bergen byrett) s. 319. Jfr Willner s. 84.

[64] Se Carver § 1075.

[65] Användningsmöjligheterna kan **de facto** vara begränsade i anledning av hamn- och kanalförhållanden, se Actis Co. Ltd. v. The Sanko Steamship Co. Ltd. (The "Aquacharm") /1982/ 1 Lloyd's Rep. 7 CA om passage genom Panama- kanalen, Argonaut Navigation Co. v. Ministry of Food (1948) 82 Ll.L.Rep. 223 CA, Vlasov v. Gellatly, Hankey & Co., Ltd. (1939) 65 Ll.L.Rep. 108 KB om utnyttjanderätten med hänsyn till passage genom Suez- kanalen och NSM 1986 s. 5171.

[66] Se M/V Good Champion (1985) SMA 2148 varvid resebortfraktaren inte ansågs ha brutit mot beskrivningen "minimum ... cubic feet grain capacity in clear, unobstructed main holds" trots att i dessa rum fanns "wash plates". Se i motsatt riktning beträffande **stanchions** M/V Treasure Island (1983) SMA 1776 och (1983) SMA 1898.

Fartygets väderdäck har en speciell ställning. För resebefraktningens del stadgas i SjöL 91 § att gods inte får lastas på däck [67]. I jämförelse med SjöL 72 och 168 §§ kan stadgandet dock åsidosättas genom avtal eller sedvänja. I så fall föreligger utnyttjanderätt för befraktaren [68]. I anglo-amerikansk rätt tycks motsvarande regel gälla [69]. Standardcertepartierna kan med hänsyn till lasttypen förtydliga rätten att utnyttja väderdäcket, men certepartitolkningen kan i oklara fall leda till att sådan rätt inte anses föreligga [70]. Å andra sidan kan omständigheterna visa att parterna avsett däckslast om exempelvis transporten skall ske med en pontonpråm. Enligt huvudregeln innebär "full and complete cargo" därmed inte att fartygets väderdäck skall användas. I motsatt fall skall last avlämnas även för väderdäckets del.

I tidsbefraktningen är utnyttjanderätten av väderdäcket uppenbart beroende av underbortfraktningsavtalet.

---

[67] Detta påverkar även underbortfraktningsavtalet se ND 1951.313 (Bergen byrett) s. 314. Jfr Holman s. 207 och Schlegelberger & Liesecke s. 210 f.

[68] Se Kom.miet 1939:8 s. 50: "Jos on tavanomaista, että lastia, esim. puutavaraa, koksia, silli- tai öljyastioita kuljetetaan avoimella kannella, katsotaan sopimuksen täydestä lastista käsittävän myös kansitilan, vaikka sopimuksessa ei ole siitä määräystä; t.s. rahdinantajalla on silloin sekä oikeus että velvollisuus toimittaa kansilastia". Jfr i tysk rätt HGB § 566 och Schlegelberger & Liesecke s. 232 ff. I regel har däckslastfrågan ansetts vara av intresse med hänsyn till godsskadeansvaret, se exempelvis Grönfors (Sjölagens) s. 98 ff. Enligt Hamburg- reglerna art. 9 är däckslast tillåten även i anledning av författningar eller myndighetsföreskrifter. Vid tillåten däckslast kan dock begränsningar aktualiseras exempelvis med hänsyn till sjövärdigheten, se ND 1929.73 (SHD), ND 1928.417 (Bergens byrett) och A/S D/S Heimdal v. Questier & Co., Ltd. (1949) 82 Ll.L.Rep. 452 KB s. 470.

[69] Se Cufley s. 119 och Holman s. 207 och s. 215 ff. Se även Patagonia S.S. Co., Ltd. v. Gans S.S. Line (1917) 243 F. 532 2CCA.

[70] Se exempelvis Grainvoy kl 23. Se vidare Jantzen s. 137 f., idem (Certepartier) s. 42 och Rørdam s. 21 f. I Patagonia S.S. Co., Ltd. v. Gans S.S. Line (1917) 243 F. 532 2CCA hade befraktningsavtalet formulerats som "charterers to have full reach of the holds, including peaks, and all covered deck spaces where cargo is ordinarily carried, the same as if vessel loaded for owners' account". Formuleringen ansågs inte berättiga befraktaren att förfoga över däcket. Till motsatt resultat kom man i Menantic S.S. Co. v. Pierce (1898) 88 F. 308 SDNY. Certepartiformuleringen var: "... the full reach of the whole of the cargo capacity, including half-deck". Se även Benedict s. 1-89 och Poor s. 30 f.

I Baltime kl 8 och Linertime kl 9 hänvisas till "lawful deck-capacity", medan NYPE kl 7 endast hänvisar till "Decks".

Hänvisningen till "lawful deck-capacity" visar sambandet med godstransporter. Utnyttjanderätten kan avgöras i enlighet med de för underbortfraktningsavtalet eller transportavtalet gällande ovan nämnda riktlinjerna, emedan tidsbortfraktaren i egenskap av verkställande transportör i stöd av SjöL 123 § eller i egenskap av den som utfärdat konossementet kan vara ansvarig för däckslasten. Då däckslastförbudet har utfärdats av den anledningen att risken för godsskada är större än vid transport under däck är det naturligt att tidsbortfraktarens ansvar kan vara strängare än i normala fall, särskilt då man beaktar att däckslastning utan avtal eller sedvänja kan betraktas som deviation. Frågan kan även anknytas till konossementets uppgiftsansvar [71]. Även SjöL 141 § visar att tidsbortfraktaren endast är skyldig att i konossementet inta villkor som är sedvanliga i den aktuella farten [72]. Det nu sagda kan anses gälla även om tidsbefraktaren transporterar last för egen räkning.

Bortfraktaren har ansvar för fartygets befraktningsrättsliga sjövärdighet, se avsnitt 7. nedan. Det är naturligt att befraktarens utnyttjanderätt av fartygets lastkapacitet inte kan utsträckas så långt att nämnda förpliktelse skulle bli åsidosatt. Fartyget skall efter lastningen bibehålla sin sjövärdighet, såsom i fråga om rätt nedlastning och stabilitet (medtagande av barlast).

Lastkapacitetsuppgiften kan dessutom tolkas ha givits med hänsyn till att fartygets sjövärdighet kan bibehållas. Detta berör inte endast frågan om utnyttjanderätten utan även certepartibeskrivningen. Om exempelvis fartyget inte kan motta last enligt certepartibeskrivningen utan att varje gång vara sjöovärdigt kan lastkapacitetsuppgiften anses vara felaktig [73]. Sjö-

---

[71] Se närmare Krüger (Transportomlegning) s. 492 ff. Se även Grönfors (Sjölagens) s. 99.

[72] Se exempelvis Grönfors (Sjölagens) s. 260. Jfr Bes s. 146 f.

[73] Se ND 1954.445 (NHD) s. 453 f., ND 1917.129 (Overretten i København), ND 1916.132 (Overretten i København) och ND 1948.474 (SøHa). Se även Weir v. Union S.S. Co., Ltd. /1900/ A.C. 525 HL s. 532 om rätten att ta barlast att "if you find that the owners are responsible for the safe navigation of the ship they must have the right and the power to do whatever may be necessary to enable them to discharge that responsibility", Argonaut Navigation Co. v. Ministry of Food (1948) 82 Ll.L.Rep. 223 CA, B.L. Shipping Co., Inc. v. Pilot Trading Co., Ltd. (1929) 34 Ll.L.Rep. 35 CA, Japy Freres & Co. v. R.W.J. Sutherland & Co. (1921) 6 Ll.L.Rep. 381 CA, Hiram Walker & Sons, Ltd. v. Dover Navigation Co., Ltd. (1949) 83 Ll.L.Rep. 84 KB s. 90, The Sagamore 1924 AMC 961 2CCA, Yawata Iron & Steel Co., Ltd. v.

värdighetshänsyn noteras även i full reach and burthen - klausulerna [74]. Ur ett pragmatiskt perspektiv utgår man från att befälhavarens bedömning av läget beträffande lastintagningen skall tillmätas avgörande värde [75].

En speciell problemställning uppkommer med hänsyn till bunkermängden för den avsedda resan. Denna fråga tillspetsas då lastkapacitetsuppgiften är av typen **all told**. Vid volymlast är frågan inte aktuell. I det följande avses resebefraktning.

Bunkermängden berör sjövärdigheten. Om inte certepartiet tolkas ge bortfraktaren en marginal av optionskaraktär är bortfraktaren berättigad att medta bunker (och annat förråd) endast i avsikt att upprätthålla fartygets sjövärdighet. Diskussionen kring optionsalternativet är mera aktuell i fråga om den konkreta lastkapaciteten och återkommer i avsnitt 6.6.5.2. nedan. Bunkring i belysning av det nu sagda kan inte ske exempelvis i anledning av förmånligt pris i den aktuella hamnen [76]. Man kan givetvis avtala om

---

Anthony Shipping Co., Ltd. 1975 AMC 1602 SDNY s. 1611, The Saigon Maru (1920) 267 F. 881 DOre, The Kaupanger (1917) 241 F. 702 SDNY som kan jämföras med Weir v. Union- avgörandet ovan, M.V. Pacduke/M.V. Pacduchess (1988) SMA 2502, Overseas Washington (1983) SMA 1801 och Pacific 1930 AMC 1701 Arb. Se Falkanger (Konsekutive) s. 50 som konstaterar att sjövärdighetskravet påverkar klausultolkningen. Jfr även 1979.210 (Norsk skiljedom) om skeppsbyggnadskontrakt samt ND 1914.337 (Trondhjems overret) s. 341 f. Kraven kan vara preciserade i sjösäkerhetslagstiftningen, se exempelvis SOLAS Kap. VI om spannmålstransporter och Kap. VII, regel 6 om lastning och placering av gods som avger farliga gaser.

[74] Se Hydrocharter kl 1 "a full and complete cargo under deck, not exceeding what the vessel can reasonably stow and carry over and above her tackle, apparel, provisions and furniture". Se även exempelvis Nubaltwood kl 1 och NYPE kl 7. Se Leggett s. 185 som beskriver formuleringen som "... the words are **words of exemption** in favor of the shipowner, and cannot be construed as **words of obligation** against him ...".

[75] Se A/S D/S Heimdal v. Questier & Co., Ltd. (1949) 82 Ll.L.Rep. 452 KB varvid befälhavaren hade vägrat lastintagning med hänsyn till sjövärdighet och stabilitet. Morris, J. uttalade (s. 470): "In my judgement, always provided the master acted honestly (and I see no reason to question that), and always provided he applied his mind reasonably and properly to the problem, his judgement arrived at on the spot ought not lightly to be overthrown. I am not satisfied in this case that the master arrived at the wrong decision. He deliberately, with his experience and knowledge of that ship, said that he would not take a single further log on board". Fartyget hade även haft reservbunker på 51 ton i lastutrymmen. Detta svarade bortfraktaren för. Se dessutom SjöL 43 § och 230 § om befälhavarens straffrättsliga ansvar.

[76] Se Cities Services Co. - Leif Hoegh & Co. (1987) SMA 2362A, jfr (1987) SMA 2362.

den tillåtna bunkermängden, men å andra sidan skall minimiintagningen motsvara sjövärdighetskravet [77].

Den allmänna utgångspunkten utan klausulstöd är "en skälig mängd"[78]. Denna vaga regel kan preciseras. Man är givetvis beroende av den aktuella resan. Den normala beräknade förbrukningen och en säkerhetsmarginal skall beaktas. Den normala förbrukningen beräknas i stöd av erfarenhetsbaserat material med beaktande av förutsebara väderleksförhållanden [79]. Säkerhetsmarginalen varierar alltefter farvattnen och årstiden.

> I F angående handelsfartyg 53 § stadgas att fartyg i oceanfart bör ha minst 50 % samt fartyg i Nordsjö- och Östersjöfart ävensom kustgående fartyg minst 30 % mera bränsle och oljor ombord än vad som anses behövligt vid gott väder till nästa hamn. På fartyg som används i vintertrafik skall finnas bränsle och oljor i förråd till 100 % utöver det som annars skall finnas ombord. I 54 § stadgas om marginaler för annat förråd.

---

[77] Se om avtalsarrangemang Norgrain kl 32, Krüger (Transportomlegning) s. 340 och Societa Anonyma Ungherese v. Tyser Line, Ltd. (1902) 8 Com.Cas. 25 QB.

[78] Se Janzten (Baltcon) s. 17 som anför att bortfraktaren inte får medta bunker "hverken mere eller mindre enn hva der behøver for reisen". Se även Krüger (Transportomlegning) s. 345 ff. Se om skälighetsregeln Darling v. Raeburn (1907) 10 Asp.M.C. 429 CA varvid befraktaren i anledning av för stora förråd hade varit tvungen att lossa i mellanhamn för uppnående av den avtalade bestämmelsehamnen. Bortfraktaren ansågs vara ersättningsskyldig. Se vidare Carlton S.S. Co., Ltd. v. Castle Mail Packets Co., Ltd. (1897) 2 Com.Cas. 173 QB s. 178. I The Saigon Maru (1920) 267 F. 881 DOre uttalades, s. 888: "The vessel cannot carry a quantity of coal for its own purposes, other than as fuel for the voyage, and thus deprive the charterers of space to which he is entitled". Se även Meikou Maru (1984) SMA 1951 beträffande transportkontrakt och M/V New Apollo (1979) SMA 1349 bl.a. om tolkningen av en P & I Bunkering Clause. Det ansågs att denna klausul inte kunde åsidosätta bortfraktarens primära skyldighet att (s. 11) "carry the agreed quantity of cargo safely to its destination", se dock minoriteten som var av annan åsikt. Jfr vidare E. Timm & Son, Ltd. v. Northumbrian Shipping Co., Ltd. (1939) 64 Ll.L.Rep 33 HL och E.B. Aaby's Rederi A/S v. The Union of India (The "Evje" /No 2/) /1977/ 1 Lloyd's Rep. 351 CA. Se ytterligare Holman s. 207 f., Scrutton s. 166 och Benedict (2A) s. 7-16 f.

[79] Se ND 1931.65 (Bergens byrett) och Björkelund s. 94 f. Vägledning kan erhållas av tidscertepartiets bunkerförbrukningsuppgift och av maskindagboksanteckningarna.

Det är oklart i vilken grad offentligrättsliga stadganden av ovan nämnda typ skall anses påverka internationella befraktningsförhållanden. Exempelvis i Sverige påträffas inte en motsvarande reglering. Denna fråga diskuteras närmare i avsnitt 7.4.3.1. nedan.

Marginalfrågan har behandlats även i rena befraktningsförhållanden. Man kan inte påträffa helt entydiga riktlinjer. Det är fråga om en kasuistisk avvägning. Marginaler på allt mellan 20 till 50 % har framförts [80]. I amerikansk praxis tycks en 20-25 % stor marginal i viss mån ha stadgat sig med hänsyn till vintertrafik på Nordatlanten och Stilla havet [81]. Den avtalade eller avsedda konkreta resan skall givetvis utgöra den avgörande beräkningsgrunden [82].

---

[80] Se ND 1931.65 (Bergens byrett). Se Jantzen s. 310 och idem (Baltcon) s. 17 som ger en marginal på 30-50 % och Björkelund s. 94 f. som framför en marginal på 20-25 %. Se även Krüger (Transportomlegning) s. 348 f. Jfr ND 1920.1 (NHD) och ND 1909.236 (DHD) samt avgörandet i lägre instans ND 1908.156 (SøHa). Jfr även Rørdam s. 19 f.

[81] Se Glymont 1933 AMC 1293 2CCA och (1932) 56 F. 2d. 252 SDNY varvid resan från Honolulu till Yokohama avbröts i brist på bunker. CA ansåg att man vid avvägningen skulle beakta vind, annan väderlek och vattenströmmarna. En 20 % stor säkerhetsmarginal fastslogs. Se vidare Waalhaven 1930 AMC 27 2CCA varvid det var fråga om ansvar för deviation som hade vidtagits på grund av otillräcklig bunkermängd ombord. En 25 % stor marginal för fart över Nordatlanten vintertid godtogs. Det tillades (s. 25): "March is one of the worst months, if not the worst in the year, and it was unlikely that she would escape very heavy weather". Se i samma riktning Caledonier 1929 AMC 69 2CCA. I Willdomino 1924 AMC 889 3CCA fastslogs en 20-25 % stor marginal för sommartrafik på Nordatlanten. I Columbia Steamship Co., Inc. (Appeal of) 1977 AMC 1294 ASBCA ansågs en 22 % stor marginal vara tillräcklig för en resa från Kalifornien till Vietnam. I Yawata Iron & Steel Co., Ltd. v. Anthony Shipping Co., Ltd. 1975 AMC 1602 SDNY ansågs en 25 % stor marginal för resa i februari från Panama till Japan tillräcklig. Dessutom anfördes det att det allmänna kravet var en 20 % stor marginal. Se även Dingfelder & Balish v. Cherca 1931 AMC 1399 EDNY. I Saigon Maru- avgörandet, se not 78 ovan, fastslogs marginalen vara 25 %. I M/V New Apollo (1979) SMA 1349 fastställdes marginalen till 25 % för en resa från San Francisco till "Kashima/Mizushima range". I Argentine Transport 1956 AMC 1772 Arb hade befälhavaren beställt bunker i Danmark bl.a. för uppnående av bättre stabilitet. Tidsbefraktaren protesterade mot mängden på grund av det dyra priset. Säkerhetsmarginalen i anledning av beställningen blev 100 %. Skiljemännen ansåg att en 25 % stor marginal skulle ha varit nog och att stabiliteten kunde ha uppnåtts genom andra metoder. Avgörandet visar att bunkerbehovet ej heller utan ansvar kan överdrivas. Jfr om hänvisningen till "question of fact" Balkans and Near East Shipping Agency v. United Shipping Agencies (1935) 53 Ll.L.Rep. 180 KB.

[82] Se Jantzen s. 310 f. och Rørdam s. 19 f.

Bortfraktaren kan knappast anses ha någon skyldighet att med hänsyn till befraktarens utnyttjanderätt under resan deviera för bunkring. Tvärtom utgår SjöL 98 § 1 mom. från att resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet. I 2 mom. regleras endast bortfraktarens deviationsrätt [83]. Undantag kan uppstå om deviationsskyldigheten exempelvis kan stödas på avtal eller kutym inom vederbörande fart [84]. Vid avtal om **range** beträffande lossningsorten kan man inte utgå från annat än att bunkermängden skall bedömas med beaktande av det maximala förbrukningsalternativet, om inte befraktaren har utövat sin optionsrätt för bestämmelseortens del före avgång från en hamn där bunkring med skäl kan verkställas. Detsamma gäller i tillämpliga delar om bunkring inte är möjlig på bestämmelseorten [85].

---

[83] Se Noemijulia Steamship Co., Ltd. v. Minister of Food (1950) 84 Ll.L.Rep. 354 CA varvid en del av lastutrymmet var fyllt med bunker. Beträffande bunkermängden för resan uttalade Tucker, L.J. (s. 361): "It is true that it has been decided that the shipowner is not in breach of the warranty of seaworthiness if the master has elected to divide his voyage into stages for coaling purposes and only carries sufficient coal to carry the vessel on its first stage ... But this doctrine is in relief of the shipowner's liability under his warranty that the ship is seaworthy for the whole of the charter voyage, and cannot in my view be used as imposing upon him an obligation, at any rate in the absence of any election on his part to do so, to bunker in stages".

[84] Se Balkans and Near East Shipping Agency v. United Shipping Agencies (1935) 53 Ll.L.Rep. 180 KB och hänvisningen till kutymenliga deviationer för bunkring.

[85] I Societe Maritime Auxiliare de Transports v. African & Eastern Trade Corp. (1925) 22 Ll.L.Rep. 94 KB var det visserligen fråga om konkret lastkapacitet, men av domskälen framgår principen om det maximala förbrukningsalternativet. Befraktaren hade givits rätt att lasta i tre skilda hamnar. Last avlämnades endast i en av dessa. Tvist uppstod bl.a. om att fartyget inte hade intagit tillräcklig mängd last på grund av för mycket bunker ombord. Greer, J. ansåg att fartyget hade haft rätt att ta bunker för hela resan inklusive alla tre hamnar jämte återresan till den mellanhamn där bunkerintagning hade ägt rum. Det var inte möjligt att avgöra den exakta bunkermängden då man inte haft kännedom om på vilket sätt befraktaren skulle använda sin optionsrätt. I Messiniaki Frontis 1982 AMC 1241 Arb hade befraktaren option på lossningshamn inom ett omfattande område. En av tvistepunkterna gällde hur den rätta bunkermängden skulle beräknas. Skiljemännen uttalade, s. 1247: "... we hold that under a voyage charter, it is the owner's responsibility to make bunker arrangements in such a fashion that the vessel has sufficient bunkers on board to make the contemplated voyage, whatever the voyage may be. In this case, with so many options to the charterer, the owner was bound to consider any option possible and to have made bunker arrangements ahead to meet whatever option charterer elected". Jfr vidare deviationsfallet US Shipping Board

I tidsbefraktningen kan det ovan sagda om bunkermängdens fastställande beaktas i tillämpliga delar för den konkreta resan. Tidsbefraktaren har dock med beaktande av bibehållen sjövärdighet rätt att inom ramen för tidsbefraktningsavtalet fastställa bunkermängden ombord samt att beordra fartyget till hamn för intagning av bunker. I denna avtalsrelation kan bortfraktaren anses ha en deviationsskyldighet som baserar sig på tidsbefraktarens kommersiella befogenheter [86]. Tidsbefraktaren står för bunkerkostnaderna och det ligger i hans intresse att kunna göra inköp till skäligt pris. Tidsbortfraktarens rätt till frakt är inte beroende av resan. Den konkreta resan enligt vilken bunkermängden fastställs baserar sig på dessa hänsyn. Tidsbefraktarens rätt att ge nu avsedda direktiv kan dock vara begränsad med hänsyn till tidsbortfraktarens ansvar gentemot konossementsinnehavaren, se SjöL 123 §.

Reglerna om fribordsmärket kan anknytas till sjövärdighetsaspekten.

> I 1966 års lastlinjekonvention finns närmare bestämmelser om årstidernas och farvattnens betydelse för fribordsmärket. Utgångspunkten enligt art. 12 st. 1 är att de lastlinjer på fartygets sidor, som gäller för årstiden och den zon eller det område, inom vilket fartyget befinner sig, inte får ligga under vattnet vid någon tidpunkt medan fartyget går till sjöss eller under resan eller vid ankomsten.

Bortfraktaren kan inte anses ha skyldighet att överskrida fribordsmärket även om regleringen i första hand berör offentligrättsliga aspekter. Se närmare om betydelsen av offentligrättslig reglering i den befraktningsrättsliga sjövärdighetsbedömningen avsnitt 7.4.3.1. nedan [87]. Man skall beakta det största tänkbara fribordet på den aktuella resan. Denna princip omfattar även avtal som berör lossning inom ramen för ett område

---

v. Bunge y Born (1925) 23 Ll.L.Rep. 257 HL. Jfr även Stathatos & Co. v. Compania Sudamericana Cereales Societa Anonima (1923) 14 Ll.L.Rep. 129 KB.

[86] Se exempelvis Baltime kl 4. Se vidare SjöL 137-140 §§ samt Palaja s. 33 ff. och Gram s. 168 och s. 184 f.

[87] Se exempelvis Björkelund s. 91 ff. och s. 102 f. Se även ND 1950.192 (Norsk skiljedom). Jfr Saint John Shipping Corp. v. Joseph Rank. Ltd. /1956/ 2 Lloyd's Rep. 413 QB s. 419 f. Se även Intertankvoy 76 raderna 45-46: "Unless otherwise stated above this Charter Party is for a full and complete cargo having regard to the permissible freeboard for the voyage in accordance with the International Loadline regulations currently in force ...".

(**range**) [88]. Fribordsbestämmelserna ger dock möjligheter till vissa smärre justeringar, se avsnitt 6.6.5.1. nedan.

6.6.4.2. Förbehåll

a. About

I standardcertepartier anges dödvikten regelmässigt med ett förbehåll vilket visar att bortfraktaren inte bundit sig till en exakt uppgift. Uppgiften kan även avse en optionsrätt för bortfraktaren, men denna fråga accentueras i samband med den konkreta lastkapaciteten och behandlas i avsnitt 6.6.5.2. nedan. Även utan ett förbehåll av typen **about** torde man kunna utgå från att dödvikten har uppgivits med en viss marginal exempelvis med hänsyn till **hog** och **sag**, se om dessa termer vid not 3 ovan. Som motivering har man bl.a. hänvisat till rådande kutym [89].

Kubikkapaciteten är ofta angiven utan förbehåll. Detta är naturligt, emedan uppgiften kan anges mera exakt än dödvikten. På kutym baserad marginal kommer i dessa fall tydligen inte i fråga [90].

Beträffande den konkreta lastkapaciteten är läget inte detsamma. Volymuppgiften är mera problematisk än dödviktsuppgiften [91]. Se avsnitt 6.6.5.2. nedan.

---

[88] Jfr Cities Services Co. - Leif Hoegh & Co (1987) SMA 2362A, jfr (1987) SMA 2362 varvid bortfraktaren hade tagit förmånligt bränsle i lastningshamnen med påföljd att fartyget före lossningshamnen inom en **range** var tvunget att deviera för lossning i mellanhamn i avsikt att uppfylla vinterfribordet. Bortfraktarens anspråk på deviationskostnaderna förkastades. I målet framgick att bortfraktaren uttryckligen meddelats att lastning fick ske endast till vinterfribordsmärket. Jfr det straffrättsliga fallet ND 1936.337 (NHD).

[89] I förarbetena till 1891 års svenska SjöL, se NJA II 1891 s. 68, nämns om avsaknad av uttrycket "omkring" att "äfven om det någon gång skulle inträffa, att uppgiften icke betecknats såsom approximativ, lära de i dylika förhållanden allmänt antagna kutymer föranleda en tolkning däraf, som leder till det för hvarje fall riktiga resultat". Se vidare Lang s. 408, Jantzen s. 340 och Michelet s. 419. Jfr ytterligare ND 1968.35 (SøHa).

[90] Jfr Westbury Steamship Corp. - Columbia Steamship Corp., Inc. 1973 AMC 2318 Arb.

[91] Se Lang s. 408 och Jantzen s. 248, s. 312 och s. 341 f.

Den acceptabla marginalen kan vara preciserad i förbehållet exempelvis i procent eller som minimi- och maximital [92]. Om så inte är fallet skall den godtagbara marginalen avgöras på andra grunder.

I 1873 års SjöL 84 § stipulerades att den tillåtna marginalen var tio procent, men regleringen hade uppenbart att göra med den konkreta lastkapaciteten [93]. I 1864 års svenska SjöL 76 § ingick en något liknande reglering [94]. I senare lagstiftning har man inte återupptagit motsvarande stadganden på grund av att omständigheterna från fall till fall företer alltför stora variationer [95]. Däremot är det inte uteslutet att fortsättningsvis acceptera den god tro- förutsättning som ingick i den svenska bestämmelsen, se nedan.

Den tillåtna marginalvariationen är beroende av konkreta omständigheter **in casu** [96]. Det föreligger inte möjlighet att i stöd av rättspraxis

---

[92] Se om tolkningen av minimi- och maximikapacitet ND 1911.405 (SHD), Margaronis Navigation Agency Ltd. v. Henry W. Peabody & Co., Ltd. /1964/ 2 Lloyd's Rep. 153 CA, Emilie Maersk 1929 AMC 343 2CCA och D.L. Piazza Co. vs. West Coast Line Inc. 1951 AMC 1668 FMB.

[93] Nämnda stadgande hade följande ordalydelse: "Förbinder sig någon vid aftal om frakt att uti fartyg intaga mera gods, än det bär eller rymmer, vare befraktaren berättigad till ersättning för skada och förlust, ifall skillnaden emellan det, som inlastas, och det som bordt inlastas öfverstiger tionde delen af det sednere". Syftet med regleringen enligt motiven var följande, se Kom.bet. 1866:3 s. 86: "Att redare eller befälhafvare ... jemlikt 84 § derföre icke är obegränsadt answarig, beror icke allenast af omöjligheten att med fullkomlig noggrannhet bestämma fartygets drägtighet, utan äfwen isynnerhet af de många åtskilnader, som kunna förekomma å gods i afseende å dess widd, form eller andra omständigheter, och hwilka det är omöjligt att på förhand med säkerhet beräkna". Jfr Lang s. 408.

[94] Se Förslag 1837, 58 §, Dahlström s. 152 f. och Hambro s. 156 f. Jfr NJA II 1891 s. 67 f. Enligt italiensk rätt har bortfraktaren synbarligen en lagstadgad rätt till en fem procents marginal, se Manca s. 37 f. och s. 295. Se om den lagstadgade marginalen i socialistländerna Lopuski & Holowinski s. 60 ff. Se vidare Pappenheim s. 147 not 3 beträffande äldre lagstiftning om marginaler i olika länder. Dessa har varierat mellan 1/50 och 1/10. Jfr även Capelle s. 159 f.

[95] Se NJA II 1891 s. 67 f. och Platou s. 238. Jfr Instilling 1936 s. 30. Jfr SKöpL 66 § 2 st. avsett för leveransavtal. Se Almén & Eklund s. 860. I speciesköp och vid fartygsköp har man tydligen inte accepterat regleringen. Se om fartygsköp NRt. 1924.91 (NHD), UfR 1918.594 (SøHa) och Grauers s. 191.

[96] Äldre avgöranden rörande transport av trälaster visar att man tillämpat en marginal på 10 %. Se ND 1921.444 (SHD), ND 1925.63 (Østre Landsret) och ND 1943.52 (Bergen byrett). I ND 1919.88 (NHD) ansåg minoriteten marginalen utgöra 5 %. Jfr

fastslå närmare riktlinjer. Det är givet att kutym i vederbörande fart kan klarlägga marginalen. Fartygstypen och fartygets storlek är av relevans i sammanhanget. Man kan knappast tillåta samma procentuella marginal för fartyg av storlekarna 1.500 dwt och 50.000 dwt. Även lasttypen kan ha relevans, men dess precisering leder ofta till att det är fråga om konkret lastkapacitet. Av tidigare anförda skäl kan marginalen vid dödviktsangivelsen anses vara något större än vid kubikkapacitetsangivelsen [97].

Förbehållets tillämpning begränsas av bortfraktarens onda tro. Om bortfraktaren vid avtalsslutet visste eller borde ha vetat att lastkapacitetsuppgiften inte var baserad på erfarenhetsmaterial eller om det angivna grundvärdet under nämnda omständigheter är missvisande kan marginalskyddet bortfalla. Den verkliga lastkapaciteten kan exempelvis vara grundvärdet minus marginalen, men bortfraktaren har givit ett högre värde i avsikt att kunna förmå motparten att ingå fraktavtal. Grundvärdet skall utgå från realiteterna. Förbehållet beskriver därmed endast det faktum att bortfraktaren inte skäligen kan ange en helt exakt uppgift om lastkapaciteten. Beräknandet av det erfarenhetsbaserade materialet kan knappast utgå från annat än genomsnittsintagningen. Om erfarenhetsbaserat material saknas skall förbehållet formuleras på ett mera ändamålsenligt sätt, se underavsnitt b. nedan.

I ND 1950.192 (Norsk skiljedom) hade ett antal tidsbefraktningsavtal ingåtts på Baltime. Ett fartyg hade beskrivits som

---

ND 1935.180 (Oslo overrett). Jfr Jantzen s. 341 och idem (Certepartier) s. 41. Metoderna för trälasters packning, stuvning osv. är av helt annan karaktär i dagens läge. Äldre avgöranden kring marginalen kan därmed inte tillmätas särskild betydelse. Se beträffande annan last ND 1919.321 (Kristiania sjøret). Jfr ND 1951.313 (Bergen byrett). Se beträffande fartygsköp ND 1923.589 (SHD) och accepterandet av en 5 % stor marginal. I avgörandet hänvisades som en allmän avvägning till att avvikelsen inte var väsentlig. Se i samma riktning NRt. 1924.91. Se även NRt. 1921.327 (Bergens byret) och betonandet av exakthet i uppgiften enligt en medelsnittskalkyl. Se vidare UfR 1920.760 (SøHa) och UfR 1918.594 (SøHa). Se vidare om den kasuistiska avvägningen vid befraktning Falkanger & Bull s. 187 och s. 214, Jantzen s. 340 f., idem (Tidsbefragtning) s. 19 f., Michelet s. 419 och Platou s. 238 f. I viss mån har man konkretiserat marginalen. Se Michelet (Periodens) s. 597 som för tidsbefraktningens del anför att "men mer enn 5 % vil 'about' under ingen omstendighet kunne romme. Antagelig vil 2-3 % vaere mer realistisk for skib av nevnte størrelseorden". Michelet avser storleksklassen 50.000 dwt. Se även Falkanger (Leie) s. 161 f. Se om den kasuistiska avvägningen universellt UNCTAD s. 60.

[97] Se Palaja s. 96. Däremot torde skillnader inte föranledas av befraktningsformen som sådan, jfr Falkanger & Bull s. 214 om jämförelse mellan tids- och resebefraktning.

"carrying about 400 t.dw. ... inclusive of bunkers, stores, provisions ...". Under tidsbefraktningsperioden kunde fartyget lasta högst 309 ton. Tidsbefraktaren krävde bl.a. fraktnedsättning. Skiljemännen konstaterade att tidsbortfraktaren inte hade haft någon verklig grund för den i certepartiet intagna dödviktsuppgiften. Skiljemännen förutsatte att tidsbortfraktaren borde ha varit "i begrunnet god tro". Tidsbortfraktaren borde i certepartiet ha intagit ett tydligt förbehåll om att den angivna dödvikten var osäker. Tidsbefraktaren hade krävt fraktnedsättning enligt ett belopp som motsvarade 50 ton. Detta bifölls av skiljemännen [98].

Uppfattningen om att marginalskyddet fungerar bortfraktaren till godo endast vid hans goda tro tycks vara enhetlig [99]. Detta kan försvaras med allmänna lojalitetshänsyn. Culpöst beteende har inte vid avtalstolkning ansetts förtjäna skydd [100]. Det är fråga om en likriktad konstellation som i fråga om uppkomstförbehåll, se avsnitt 5.2.2.3. ovan, samt i fråga om klassangivelsen, se avsnitt 6.4.4. ovan, och dräktighetsuppgiften, se avsnitt 6.5.3. ovan.

---

[98] Se något motsvarande riktlinjer i ND 1949.322 (Norsk skiljedom) även om det i fallet var fråga om överkapacitet. I motiveringarna anfördes att det var svårt för tidsbortfraktaren att helt tillfredsställande uppskatta dödvikten och denne ansågs i anledning av förbehållet vara berättigad att i anledning av ett högre än i certepartiet nämnt tontal kräva tilläggsfrakt. I ND 1953.285 (Norsk skiljedom) hade lastkapaciteten i tidscertepartiet beskrivits som "about 5520 tons". Parterna var eniga om att marginalen utgjorde 20 ton. Tidsbortfraktaren hade inte förmått förete bevisning om att fartyget tidigare hade inlastat 5500 ton **all told**. Man betonade därmed bortfraktarens tidigare erfarenheter av lastkapaciteten. Se även ND 1912.10 (NHD). Jfr vidare NJA 1898 A nr 222.

[99] Se vid not 43 under 6.4. Se särskilt Jantzen s. 340 ff. och idem (Tidsbefragtning) s. 19 f. Se vidare NJA II 1891 s. 67 f., Lang s. 498, Hambro s. 156 f., Falkanger & Bull s. 187, Knoph s. 160 och Platou s. 238 f. Jfr Manca s. 37 f. och s. 295 som beträffande italiensk rätt framför en säregen tolkning: Till den lagstadgade marginalen kan tilläggas den marginal som baseras på certepartiet. Exempelvis kan förbehållet i certepartiet enligt kutym utgöra 10 %. Den lagstadgade marginalen är 5 % och marginalen därmed sammanlagt 15 %. Se dock idem (Code) s. 190 där en något annan synpunkt framgår.

[100] Se avsnitten 4.2.2. och 6.1.2. ovan. Se om **bona fides**- principen i avtalsrätten Ussing s. 22 ff. Se även Taxell s. 81 f.

I engelsk rätt tycks man inte direkt ha fäst uppmärksamhet vid god tro som förutsättning för marginalskyddet, men det är inte uteslutet att ett sådant krav uppställs [101].

Den konkretiserade marginalen anses utgöra en **question of fact**[102]. Som utgångspunkt betonas att marginalen skall vara **reasonable** eller **fair**. Man har inte ansett hinder föreligga till att beakta riktlinjer aktuella för den indirekta lastkapacitetsuppgiften [103].

> I Louis Dreyfus & Cie. v. Parnaso Cia. Naviera, S.A. [104] ansågs skillnaden 3,18 % procent mellan certepartibeskrivningen och den faktiska kapaciteten ligga inom ramen för uttrycket "approximative". Sellers, L.J. uttalade i samband härmed (s. 121): "In the absence of any trade evidence on the matter, it is, in my opinion, within a reasonable commercial margin in respect of such cargo" [105].

I sista hand är det fråga om en kasuistisk prövning även om det har framkastats att man som tumregel kunde utgå från fem procent. Å andra sidan har det betonats att i äldre fall fastställda marginaler knappast kan anses försvarliga i dagens läge på grund av fartygens ökade storlek [106].

---

[101] Se Efploia Shipping Corp., Ltd. v. Canadian Transport Co., Ltd. (The "Pantanassa") /1958/ 2 Lloyd's Rep. 449 QB som gällde beskrivningen av bunkerförråd ombord. Tvist uppstod mellan parterna om den verkliga mängden. Vid bedömningen av förbehållet i certepartiet uttalades att förutsättningar för marginalskyddet var att bortfraktaren hade givit uppgiften i god tro (**honestly**) och att man hade skälig grund till att anse att uppgiften var riktig.

[102] Se Chorley & Giles s. 185 f.

[103] Se not 160 nedan.

[104] /1960/ 1 Lloyd's Rep. 117 CA.

[105] Se även Niarchos (London), Ltd. v. Shell Tankers, Ltd. /1961/ 2 Lloyd's Rep. 496 QB och Rederiaktiebolaget Urania v. Zachariades (1931) 41 Ll.L.Rep. 145 KB. Jfr Margaronis Navigation Agency, Ltd. v. Henry W. Peabody & Co., Ltd. /1964/ 2 Lloyd's Rep. 153 CA.

[106] Se Niarchos- och Urania- avgörandena i föregående not och Harrison v. Board of Trade (1949) 82 Ll.L.Rep. 730 KB. I Cargo Ships "El-Yam" Ltd. v. Invoer-en Transport Ondernemming "Invotra" N.V. /1958/ 1 Lloyd's Rep. 39 QB ansågs skillnaden på 1.2 % falla inom ramen för marginalen. Se även Stewart v. North Sea Steamship Co. (1926) 24 Ll.L.Rep. 81 Boston County Ct. Se vidare Holman s. 351 och

Ej heller i amerikansk praxis tycks man vara helt främmande för bortfraktarens goda tro som förutsättning för marginalskyddet. Själva marginalen fastställs enligt en skälighetsavvägning.

> I Dampskibs Aktieselskabet Jan v. Cargo of Jute Butts [107] uttalades om fartygets lastkapacitet att den ingick i en "descriptive clause" och att (s. 167 f.) "The description clause is obviously mainly for the identification of the vessel. In the absence of bad faith or grossly misleading statements, if the identification is fair, a wide margin may be allowed" [108].

I övrigt kan man uppenbart inte precisera marginalen även om man för dödviktsuppgiftens del i tidsbefraktningssammanhang har framfört att förbehållet medför en fem procent stor marginal [109].

I angloamerikansk rätt skall dessutom **de minimis**- regeln allmänt beaktas.

Wilford (UNCTAD-SIDA) s. 169 f. Se dock Leggett s. 180 och s. 188 f. Jfr UNCTAD s. 60.

[107] (1923) 298 F. 164 SDNY.

[108] Se Garbis (1980) SMA 1647 och följande uttalande av skiljemannen i minoritet: "An overstatement by the Owner in good faith has no legal consequence". Se även The Demosthenes 1952 AMC 1205 Arb varvid marginalskyddet inte beaktades på grund av (s. 1207) "the wide spread" mellan den indirekta och direkta lastkapacitetsuppgiften.

[109] I Watts v. Camors (1885) 115 U.S. 353 ansågs 10 % vara en kutymenlig marginal vid spannmålstransporter. Samma marginal accepterades för trävarutransport i Emilie Maersk 1929 AMC 343 2CCA. I Atlanta 1948 AMC 1769 SDGa ansågs en 12 % stor avvikelse som relevant. I J.E. Hurley Lumber Co. v. Compania Panamena Maritima San Gerassimo, S.A. 1958 AMC 2502 Arb som gällde trävarutransport fastställdes marginalen till 5 %. Som bedömningskriterier hänvisades till lasttypen, dess storlek, form och vikt. De tre sistnämnda avgörandena behandlade frågan om att befraktaren inte hade avlämnat avtalad mängd last. Se ytterligare The Areti S 1965 AMC 2116 Arb varvid en avvikelse på 221 ton av beskrivna 10.970 ton ansågs så liten att krav inte kunde framställas. Däremot ansågs skillnaden mellan 3400 ton och 3258 ton vara relevant i Sewall v. Wood (1905) 135 F. 12 3CCA. Se även Time Charters s. 55 och Vandeventer s. 834.

b. As per builder's plan

Förbehållet **about** har en nära anknytning till erfarenhetsbaserat material. Det är givet att det i olika sammanhang kan stå klart för befraktaren att denna grund för uppgiften saknas. Exempelvis kan det vara fråga om befraktning av ett nybygge eller ett fartyg som nyligen genomgått avsevärda reparationer. Bortfraktaren kan dessutom i certepartiet upplysa befraktaren om att lastkapacitetsuppgiften inte stöder sig på annat än en teoretisk kalkyl. Den tidigare citerade klausulen i Baltime hänvisar till uttrycket "as per builder's plan" [110]. Frågan är i vilken mån en sådan klausul skyddar bortfraktaren om den faktiska lastkapaciteten inte motsvarar den teoretiska uppgiften [111].

> I ND 1958.8 (Norsk skiljedom) beskrevs fartyget i Baltime " ... as per builder's plan 450.370 cubic-feet bale capacity ...". Tidsbefraktaren anförde att den verkliga kubikkapaciteten var betydligt lägre, men medgav att en bortfraktare i anledning av formuleringen inte garanterat den uppgivna kapacitetens riktighet. Om bortfraktaren visste eller borde ha vetat att uppgiften var oriktig skulle ansvar föreligga. Tidsbefraktaren krävde skadestånd och subsidiärt fraktnedsättning.
>
> Bortfraktaren invände att befraktarens principiella utgångspunkter om hänvisningens och den goda trons betydelse var riktiga. Det förelåg dock inte något fel, emedan de uppgivna siffrorna motsvarade verkligheten.
>
> Skiljemännen uttalade om frågan, s. 21 f.: "En reder, som slutter sitt skip under angivelse at skipet, ifølge 'builder's plan', har en så og så stor kubikkapasitet, innestår for at de anførte kapasitetstall stemmer med de som står på planen, men ikke for at tallene er riktige. Mislighold m.h.t. kapasiteten vil imidlertid foreligge hvis rederen ved slutningen vet eller bør vite at tallene er uriktige, og at feilen ikke er av uvesentlig betydning. Det er i denne forbindelse likegyldig om tallene på 'builder's plan' har vaert uriktige fra først av, f.eks. fordi byggeren har begått en feil ved målingen eller beregningen, eller benyttet en uriktig metode, eller om tallene senere er blitt uriktige, f.eks. fordi det efterat skipet ble levert fra verkstedet, er foretatt endringer ombord som reduserer lastkapasiteten".

---

[110] Jfr Jantzen (Certepartier) s. 19. Jfr även STB Form kl 2 om lastnings-/ lossningsanordningarnas "design capacity". Se även Time Charters s. 464 f.

[111] Jfr Brunsvig s. 80.

Som en vidare motivering beträffande tolkningen av certepartiuppgiften framförde skiljemännen att (s. 22) "Hvis et enkelt skip er målt efter regler som avviker starkt fra disse principper, må rederen gi befrakteren opplysning om dette; han kan ikke nøye seg med å oppgi kapasiteten 'as per builder's plan' utan naermere kommentarer. Hvis den spesielle målemetode som er anvendt, klart framgår av selve planen, vil den nødvendige underretning imidlertid kunne gis ved at planen blir oversendt til befrakterne".

I det konkreta fallet ansågs bortfraktaren inte ansvarig.

De i samband med uppkomstförbehåll [112], klassuppgifter [113], dräktighetsuppgifter [114] och **about**- förbehåll vid lastkapacitetsangivelsen [115] uppställda riktlinjerna får sin följdriktiga fortsättning i ovan refererade avgörande vad gäller **as per builder's plan**- förbehållet. Om bortfraktaren vid avtalsslutet var i ond tro, dvs. han visste eller borde ha vetat att planens kubikkapacitetsuppgifter inte motsvarade verkligheten ger klausulen inget skydd.

En viss mindre marginal kan enligt avgörandet tillåtas även vid ond tro så länge variationen är betydelselös för befraktaren.

Vid god tro svarar bortfraktaren endast för att certepartiuppgiften motsvarar de uppgifter som ingår i varvets plan [116]. I många fall föreligger god tro när det är fråga om nybyggda fartyg och diskrepanser i uppgifterna [117].

Vid mycket avsevärda differenser är det dock ifrågasatt huruvida bortfraktaren kan beviljas skydd trots god tro, även om utgångspunkten som sådan kan anses vara acceptabel. I ett ytterlighetsfall kunde planen

---

[112] Se avsnitt 5.2.2.3. ovan.

[113] Se avsnitt 6.4.4. ovan.

[114] Se avsnitt 6.5.3. ovan.

[115] Se avsnitt 6.6.4.2.a. ovan.

[116] Se även vid not 43 under 6.4. och vid not 94 ovan om 1864 års svenska SjöL 76 §. Se vidare Palaja s. 96 och Jantzen (Certepartier) s. 19 jämte anknytningen mellan det nu aktuella förbehållet och uppkomstförbehåll. Jfr ND 1950.192 (Norsk skiljedom) s. 217 f. Jfr ytterligare Braekhus (Marius 1975:3) s. 53, Gram s. 172 och Jantzen s. 340.

[117] Se särskilt The Ymnos- avgörandet vid not 135 under 6.2. och The TFL Prosperity- avgörandet vid not 325 under 6.2.

exempelvis ange 5.000 kubikenheter, medan den verkliga kapaciteten vore 1.000 kubikenheter. Det är givetvis mindre troligt att bortfraktaren i sådana fall varit i god tro, men principiellt kan en sådan konstellation konstrueras. Det står knappast i enlighet med avtalets allmänna syftemål att befraktaren är tvungen att acceptera en sådan väsentlig avvikelse varvid han saknar möjligheter att framställa anspråk i anledning av det nu avsedda förbehållet. Närmare antydanden erhålls av den avtalade frakten. Om den motsvarar marknadsfrakten för fartyg av den storlek som planen utvisar kan man utgå från att syftemålet med avtalet inte har uppfyllts. Förbehållets formulering är vidare inte tillräckligt tydlig för en total friskrivning [118].

Denna närmare nyansering innebär att "as per builder's plan" endast utgör ett marginalskydd för bortfraktaren på samma sätt som förbehållet **about**. Marginalvariationen behöver givetvis inte vara densamma. Förbehållets acceptabla gräns uppnås då befraktarens syfte med avtalet på ett väsentligt sätt har blivit kränkt. Den nu framställda närmare lösningsrekommendationen motsvarar den som i avsnitt 5.2.2.3. ovan uppställdes för sedvanliga uppkomstförbehåll [119]. Förbehållets verkliga skydd är därmed osäkert. Det föreligger en möjlighet till en culpa-avvägning och endast en viss, fastän ospecifik marginal accepteras vid god tro.

I ovan nämnda belysning kunde man utgå från en mera explicit reglering i certepartiet för uppnående av ett tydligare rättsläge mellan parterna.

I ND 1958.8 betonades även att beräkningskalkylen i planen skulle basera sig på sedvanliga metoder [120]. I annat fall ansågs bortfraktaren ha upplysningsplikt gentemot motparten. Denna fråga berör certepartitolkningens allmänna regler och principer. Då certepartiuppgiften tolkas enligt den lokala standarden, dvs. enligt branschens uppfattningar är det naturligt att de allmänt accepterade kalkylmetoderna skall vara av avgörande betydelse. Även god tro- standarden kan medföra en lösning: Bortfraktaren borde ha insett att befraktaren uppfattade hänvisningen till varvets plan så att kalkylerna hade baserats på sedvanliga metoder. Det kan givetvis genom tolkningsdata framgå att befraktaren varit medveten om den speciella metod som har avsetts.

---

[118] Jfr Braekhus (Mangler) s. 445 ff. Jfr vidare Agell s. 743 om en något motsvarande problematik vid fastighetsköp.

[119] Se särskilt UfR 1918.20 (SøHa) vid not 78 under 5.2.

[120] Jfr Vlasov v. Gellatly, Hankey & Co. (1939) 65 Ll.L.Rep. 108 KB.

Hänvisningen till varvets plan behöver inte beröra endast kubikkapaciteten. Även dödviktsuppgiften kan omfattas, exempelvis genom uttrycket "as per builder's plan and displacement scale" [121].

Nu avsedda förbehåll kan även ingå i fartygets **particulars**.

6.6.4.3. Vad inkluderas i dödviktsuppgiften?

a. Avtalsklausulerna. Tolkningen av dödviktsuppgiften i NYPE

I certepartiet ingår i regel en specifikation av vad som närmare avses med lastkapacitetsuppgiften. Det kan vara fråga om DWAT [122] eller DWCC. I regel preciserar certepartiet även vilket fribordsmärke och/eller vilket djupgående som har avsetts. I fråga om DWAT skall man ytterligare klarlägga gränsdragningen till fartygets egenvikt. Dessa frågor återkommer i följande avsnitt.

I fråga om NYPE föreligger vissa tolkningsoklarheter.

> I certepartiet ingår följande reglering, raderna 6-8:"... about deadweight capacity (cargo and bunkers, including fresh water and stores not exceeding one and one-half percent of ship's deadweight capacity, allowing a minimum of fifty tons)...".
>
> Branschpraxis tycks vara att efter orden "not exceeding" insätts ett bestämt tontal, exempelvis 250 ton, emedan den i avtalet angivna procenten anses vara för låg. I Asbatime har utrymme lämnats för ifyllning av denna uppgift [123].

---

[121] Se formuleringen i Balkans and Near East Shipping Agency v. United Shipping Agencies, Ltd. (1935) 53 Ll.L.Rep. 180 KB.

[122] I den äldre formuleringen i Baltime hänvisades i samband med dödviktsuppgiften till "inclusive of bunkers". Fråga var huruvida även övrigt förråd (proviant, färskvatten o.dyl.) skulle inberäknas i uppgiften. I nordisk rätt tolkades uppgiften uppenbart enligt ordalydelsen, medan man i engelsk rätt (paradoxalt nog) företrädde den uppfattningen att allt förråd skulle inberäknas. Se NSM 1930 s. 3289, NSM 1929 s. 3265 och NSM 1923 s. 2095 f. Se även Jantzen (Tidsbefragtning) s. 18.

[123] Se Mabbs s. 456 och Poor (Informal) s. 2. Jfr Michelet s. 418 f. Jfr vidare Shelltime 3 kl 9. Jfr härom NSM 1956 s. 3790.

Man har uttalat att NYPE kan tolkas på två olika sätt. Begränsningen hänför sig till både färskvatten (fresh water) och övrigt förråd (stores) eller så avser begränsningen endast övrigt förråd.

Enligt **Mabbs** togs NYPE i bruk då ångmaskinen allmänt användes som drivkraft. Kylvatten var nödvändigt för framdrivningsmaskineriet och förbrukades i stora mängder. Den historiska bakgrunden visar i riktning mot det senare alternativet. Kylvatten kunde dessutom betraktas som bunker i sådana sammanhang. Den tryckta procentsatsen räckte väl till förråd men inte till färskvatten. Då man senare börjat använda fasta tontal är denna tolkning eventuellt inte försvarlig. Det föreligger inget realistiskt behov av att ha en omfattande reservation endast för förråd. Den tekniska utvecklingen har lett till att kylvatten inte mera behövs. Ännu mer accentueras det förstnämnda alternativet då man beaktar att fartyget kan ha teknisk beredskap att med hjälp av evaporatorer producera färskvatten av saltvatten. Mabbs tar inte slutgiltig ställning till den riktiga tolkningen utan betonar att formuleringen i NYPE borde ändras så att ifrågavarande oklarhet inte uppstår [124]. Med hänsyn till det begränsade behovet av färskvatten verkar det i dagens läge vara motiverat att acceptera begränsningen som omfattande både färskvatten och övrigt förråd.

b. Tolkningsriktlinjerna utan stöd i certepartiet

I certepartiet kan dödvikten ha angivits utan den ovan avsedda preciseringen DWAT eller DWCC eller utan hänvisning till det aktuella fribordet.

Vad gäller den förstnämnda problemställningen påträffar man varierande uppfattningar inom nordisk rätt. **Jantzen** nämner att utan särskilt stöd i certepartiet förstås med den angivna dödvikten den lastmängd som skall transporteras jämte bränsle. Därmed vore färskvatten och övrigt för-

---

[124] Se Mabbs s. 457 ff. inklusive hänvisningen till en skiljedom på s. 459 varvid det förstnämnda alternativet har accepterats. Se vidare Besman (Lloyd's 1980) s. 13 som förordar en kommatering efter ordet "water" och Time Charters s. 44 varvid man har accepterat det förstnämnda alternativet. Jfr certepartifomuleringen i M.S. Panagiotis Xilas (1975) SMA 1035: "... water and stores together not exceeding ...". I Loreto Compania Naviera S.A. - Cresent Metals Co., Inc. 1970 AMC 1966 Arb hade man avtalat om begränsningen i fasta tontal. Skiljemännen ansåg att begränsningen omfattade både färskvatten och övrigt förråd.

råd uteslutna [125]. Jantzen har inte motiverat sig närmare, men det verkar som om den dåtida formuleringen i Baltime har påverkat ställningstagandet [126]. **Sindballe** har ansett uppgiften avse endast den för lasten avsedda kapaciteten. Ställningstagandet stöder sig på ett danskt rättsfall [127]. Det tycks emellertid finnas mera belägg för att utgå från ett DWAT- alternativ trots att frågan inte har förtydligats i certepartiet. Ställningstagandena är inte till alla delar helt entydiga [128].

I engelsk rätt tycks man även ha accepterat DWAT- alternativet, men frågan är i viss mån oklar, emedan man har funnit stöd i ett avgörande varvid i certepartiet explicit hänvisades till "all told" [129].

Även det avsedda fribordsmärket kan vara oklart [130]. Den rätta lösningen är beroende av hur den aktuella resan har preciserats. I resebefraktningen är det uppenbart att man avsett det största fribord som gäller på aktuella farvatten vid tiden då resan har avsetts bli utförd. Fribordet är beroende av nu nämnda omständigheter, såsom ovan i samband med frågan om utnyttjanderätten har framgått [131]. Även befraktarens rätt att

---

[125] De nu nämnda punkterna kan ha viss betydelse för lastkapaciteten, se Fartygsteknik s. 211 och Mabbs s. 456 f. Den dagliga förbrukningen av färskvatten ombord är i regel 15-18 ton.

[126] Se not 122 ovan. Se Jantzen (Certepartier) s. 21 f. och idem (Tidsbefragtning) s. 18. Jfr dock idem s. 341. Se vidare NSM 1930 s. 3289 och NSM 1929 s. 3265.

[127] Se Sindballe s. 318.

[128] Se Palaja s. 108, Befraktning s. 114 f., Braekhus (MarIus 1975:3) s. 52, Bredholt & Philip s. 226 och Rosenmeyer s. 22.

[129] Se Scrutton s. 77 f. och hänvisningen till Soc. Miniére du Tonkin- avgörandet och s. 340 f. samt Holman s. 349. Jfr dock The S.S. Rotherfield Co., Ltd. v. Tweedie, Reid & Co. (1897) 2 Com.Cas. 84 QB.

[130] Tidigare var det inte ovanligt att relatera till nationella fribordsbestämmelser. I princip är detta givetvis fortfarande möjligt. Se Beckman s. 24, Björkelund s. 35 ff., Jantzen (Certepartier) s. 22, idem (Tidsbefragtning) s. 16 och Simpson s. VIII-9. Se även ND 1912.10 (NHD).

[131] Se ND 1918.556 (Overretten i Viborg) som gällde en tvist om fraktens beräknande. Fartyget hade beskrivits som "cirka 235 Tons dw". Transporten från New York till Danmark utfördes på vintern. Frakten skulle beräknas enligt dödvikten. Domstolen ansåg den konkreta resan vara av relevans. Fribordet för vintermånaderna var avgörande. Se vidare Jantzen (Certepartier) s. 20 ff, idem (Tidsbefragtning) s. 16 f. och Rørdam s. 18. Däremot antyder Rosenmeyer s. 22 att man normalt avser dödvikten vid

utnyttja fartyget begränsas av dessa bestämmelser. Fartygets dröjsmål kan ge upphov till ändrat fribord (från sommar till vinter). Främst skall dröjsmålsreglerna beaktas [132].

I tidsbefraktningen är det i regel inte möjligt att konkretisera befraktningen till en bestämd resa eller bestämda resor inom ovan nämnda ram. Det finns belägg för att i dessa fall acceptera sommarfribordsmärket i saltvatten som utgångspunkt [133]. Man följer den tekniska huvudregeln.

I fråga om handelsfartyg för vilka fribordsbestämmelserna inte gäller kan man inte uppnå ett annat resultat än att fastslå att dödvikten relateras till ett ospecificerat fribord som bedöms kasuistiskt med beaktande av att fartygets sjövärdighet bibehålls. Fartygets förmåga att bära last är därmed inte helt preciserad.

Fartygets förmåga att bära tung last kan variera inom ett och samma fribord i enlighet med vattnets salinitet. Förbehåll av typen **about** är avsedda att täcka diskrepanserna [134].

Fartygets fribord kan genomgå ändringar under befraktningsperioden i anledning av besiktning eller på grund av ändrade fribordsbestämmelser. Frågan berör tidsfaktorn, se avsnitt 6.6.7. nedan.

Då certepartiet explicit utgår från DWAT eller då certepartiet tolkas avse detta alternativ är det av relevans att avgöra skillnaden till fartygets egenvikt. Sådana anordningar ombord som hänförs till fartygets egenvikt belastar inte beskrivningen av fartygets kapacitet DWAT.

> Egenvikten eller fartyget i lätt läge har preciserats i MARPOL- konventionen, Bilaga I, regel 1, punkt 23 varvid med detta förstås "fartygets deplacement i metriska ton utan last, bunkerolja, smörjolja, barlastvatten, färsk- och matarvatten i tankar, förbruknings-

---

sommarfribord i saltvatten. Rosenmeyer skiljer inte mellan rese- och tidsbefraktning. Jfr Braekhus (Marius 1975:3) s. 52. Jfr ett äldre engelskt avgörande The Norway (1865) B.M.C./ 2 Crockford 254 varvid beskrivningen "3000 tons dead-weight of cargo on a draught of twenty-six feet of water" tolkades omfatta både salt- och färskvatten. Parternas avsikt hade varit att lasta vid en flod. Se härom Leggett s. 190. Jfr vidare Sanko Bay (1981) SMA 1565 om beräknande av frakten och Gebb s. 777.

[132] Se Aktieselskabet Reidar v. Arcos, Ltd. (1926) 25 Ll.L.Rep. 513 CA.

[133] Se Palaja s. 108, Jantzen s. 340 och idem (Tidsbefragtning) s. 16 f. Se Areti S. 1965 AMC 2116 Arb varvid man utgick från sommarfribordet. Jfr Blairatholl 1934 AMC 1581 Arb och Pacific 1930 AMC 1701 Arb. Se även Glander s. 18.

[134] Se Befraktning s. 56 f. och Jantzen (Tidsbefragtning) s. 17. Se även Fartygsteknik s. 31.

förråd, passagerare och deras bagage". Se även FartygsavfallsF 1 § d) punkt varvid man i förteckningen över vad som utesluts har tillagt besättning samt dess tillhörigheter.

Den ovan beskrivna lagstiftningen beaktar uppenbart en renodlad teknisk beskrivning av fartygets egenvikt [135]. Det föreligger inte anledning till att i befraktningsförhållanden avvika från en sådan lokal standard. Även garnering och annat material betraktas utgöra en del av dödvikten[136]. Till egenvikten hör exempelvis överbyggnader, maskiner och livräddningsbåtar.

Läget med barlast, slagvatten samt last- och andra rester ombord bör dock nyanseras. Bestående barlast kan knappast betraktas på samma sätt som barlastvatten i tankar. Det förstnämnda kan inte inom skälig tid justeras enligt resans behov utan har en annan funktion. Denna tyngd kan inberäknas i egenvikten. Den utgör en bestående del av fartyget med hänsyn

---

[135] Se Fartygsteknik s. 26 och Braekhus (MarIus 1975:3) s. 52. Se även Weberling "Handbuch der Werften 1963 " utgiven av Verlag der Hansa, Zentralorgan für Schiffahrt, Schiffbau, Hafen. Gränsdragningsproblematiken har preciserats även i vissa domstolsavgöranden. Se ND 1949.322 (Norsk skiljedom) s. 332 om sandbarlast. I ND 1979.210 (Norsk skiljedom) framgår att frågan i regel preciseras i skeppsbyggnadskontrakt. Enligt skiljemännen innehöll egenvikten i stöd av det aktuella avtalet, s. 227 "vann og olje i maskinsystemene, og utstyr og reservdeler til klassens fordringer" medan "Alle andre vekter ombord teller med under dødvekten, altså ikke bare lasten, men også bunkers, forsyninger, rekvisita, ferskvann, vann i stabiliseringssystemet og ballastvann, m.m.". I Glymont (1932) 56 F. 2d. 252 SDNY uttalades att (s. 254) "A vessel's hull, machinery, appurtenances, and the fresh water in her boilers, together regarded as her structure, has first to be eliminated in determining what part of her total displacement constitutes her dead weight capacity, and the capacity plan furnished by her builders is arrived at by a deduction from her total displacement of the weight of her structure as above defined. This difference constitutes the safely available buoyancy of a merchant steamship for (1) the carriage of cargo and its necessary adjuncts, such as dunnage and passengers, if any, with their luggage, which may be conveniently called the commercial deadweight of the vessel, and (2) the fuel, fresh water in tanks, consumable stores and provisions, crew and their effects, which may be conveniently called her functional deadweight ...". Se även Garbis (1982) SMA 1647 och M/V Dimitris LF (1980) SMA 1432. Se vidare Bes s. 195 och Mabbs s. 456 f. Gränsdragningen mellan tillbehör och utrustning i sakrättsliga sammanhang torde inte ha direkt betydelse i det nu aktuella sammanhanget, se Beckman s. 20, Sandström s. 36 ff. och Braekhus (MarIus 1975:3) s. 21 ff.

[136] Se Time Charters s. 44 f.

till dess stabilitet. Helt entydigt belägg för detta ställningstagande föreligger inte [137].

> I Japy Freres & Co. v. R.W.J. Sutherland & Co. [138] hade fartyget bestående barlast av cement. Domstolen ansåg fråga vara om en del av fartyget på motsvarande sätt som exempelvis däcket och liknande delar. Befraktarens anspråk förkastades på andra grunder [139].

Vid en konsekvent uppföljning av det nu accepterade kan detsamma anses gälla även beträffande slagvatten samt last- och andra rester vilka inte kan avlägsnas från fartyget utan särskilda omfattande åtgärder [140].

Uttrycket "ton" kan avse metriska ton eller engelska ton (**long ton**) på 1.016 kg [141]. Problematiken kan uppstå även med hänsyn till den konkreta lastkapaciteten. I regel förtydligar certepartiet vilken närmare viktenhet som har avsetts. Om så inte är fallet kan man knappast ange någon entydig lösning. Tolkningen stöder sig på de riktlinjer som anfördes ovan i avsnitt 6.1.1. om certepartier i internationellt bruk. Det använda formulärets bakgrund, parternas domicil och **lex causae** har betydelse vid avvägningen. Även sättet att beräkna frakten borde tillmätas betydelse även om det förekommer motsatta ställningstaganden både i nordisk rätts-

---

[137] Se finsk skiljedom 1984 Enso-Gutzeit Oy/ Rederiaktiebolaget Sally (opublicerad) s. 78 f. varvid man i domskälen antyder att fartygets stabilisatorer och lyftbara bildäck skulle inberäknas i dödvikten (DWAT), inte i egenvikten. Legotagarens anspråk förkastades dock på annan grund varutöver motiveringarna är oklara. Se även Grand Navigator (1983) SMA 1853 varvid bestående cementbarlast tolkades utgöra en del av dödvikten.

[138] (1921) 6 Ll.L.Rep. 381 CA.

[139] Se även Areti S. 1965 AMC 2116 Arb varvid bestående barlast ansågs utgöra en del av egenvikten. Jfr M/S Aktion (1982) SMA 1651. Jfr Befraktning s. 56 och Fartygsteknik s. 26.

[140] Se Michelet s. 419 och Weberling, vid not 135 ovan, s. 17. Michelet, s. 418, anför att rester från befraktarens egna laster kan inte inberäknas i egenvikten. Tidigare uppstod problem beträffande kylvatten till ångmaskineriet. Se vidare Gram s. 172, Jantzen s. 341, och NSM 1923 s. 2095 f.

[141] Den exakta metriska vikten för **long ton** är 1.016,0475 kg. **Short ton** används i Förenta Staterna och är 970 kg. Se Palaja s. 108 not 14, Jantzen (Certepartier) s. 23 och Stroud's Judicial Dictionary, London 1953.

praxis och i nordisk doktrin [142]. Om det är fråga om en standarduppgift i ett formulär som utarbetats i en engelsk miljö är det inte främmande att tolka uppgiften avse **long ton**- enheten [143]. I doktrinen har man varit benägen att acceptera **long ton**- alternativet som utgångspunkt [144]. Förklaringen ligger eventuellt däri att av engelska intressen utarbetade standardformulär tidigare var allmänt i bruk.

Se om dödviktsangivelsens relation till fartygets sjövärdighet vid not 73 ovan.

6.6.4.4. Vad inkluderas i kubikkapacitetsuppgiften?

a. Vissa gränsdragningsproblem

Kubikkapaciteten anges i regel i **bale** eller **grain**. Även andra sätt att förtydliga uppgiften förekommer. Formuleringssättet är ägnat att antyda att beskrivningen endast avser sedvanliga lastutrymmen [145]. Vid avsaknad av

---

[142] Se noterna 143 och 144 nedan.

[143] I ND 1949.540 (Oslo byrett) hade parterna ingått ett resebefraktningsavtal, enligt vilket fartyget skulle transportera omkring 190 ton kaffe i säckar 10 % mer eller mindre. Frakten skulle debiteras enligt ett visst belopp per 1.000 kg. Då bortfraktaren krävde dödfrakt uttalade domstolen att dödfraktens belopp skulle beräknas enligt engelska ton, emedan avtalet hade uppgjorts på Gencon godkänt av The Documentary Committee of the Chamber of Shipping of the United Kingdom. Fraktens hänförlighet till metriska ton hade inte betydelse i sammanhanget. Jfr ND 1918.556 (Overretten i Viborg). Det är ifrågasatt huruvida sättet att beräkna frakten kan lämnas obeaktat vid avvägningen. Se Sewall v. Wood (1905) 135 F. 12 3CCA. Jfr vidare Loreto Compania Naviera S.A. - Crescent Metal Co., Inc. 1970 AMC 1966 Arb s. 1970.

[144] Se Jantzen (Certepartier) s. 23 som nämner att uppgiften om fartygets dödvikt hänför sig till engelska ton fastän för fraktens beräknande skulle ha stipulerats metriska ton. Se även Palaja s. 108, Gram s. 172, Michelet s. 419 och Rosenmeyer s. 23. Se beträffande tysk rätt Capelle s. 155 och Schaps & Abraham s. 470. Se vidare Rørdam s. 18 som gör en anknytning mellan sättet att beräkna frakten och dödviktsuppgiften. Se om problematiken i samband med tolkningen av fraktklausuler Jantzen s. 235. Jfr ytterligare S/S Ilkon Dalio (1980) SMA 1430 varvid ett reefer- fartygs kylrum hade beskrivits som "11,027 cu. ft. refrig. min 0 deg". Parterna var ense om att man avsåg Fahrenheit i enlighet med uppgifterna i klassens register.

[145] Se ND 1954.445 (NHD) och ND 1958.8 (Norsk skiljedom). Se vidare allmänt om beskrivningen av kubikkapaciteten Palaja s. 108, Befraktning s. 115, Braekhus (Marlus 1975:) s. 52 f., Gram s. 172, Jantzen s. 340 och Michelet s. 421 f. Se även

ett nu nämnt förtydligande kan det vara svårt att avgöra vilket alternativ som avsetts. Den eventuellt preciserade lasttypen kan ge viss vägledning. Om lasten består av förpackat gods är det uppenbart att kubikkapaciteten avser **bale**, medan det motsatta är fallet exempelvis vid spannmålstransport i bulk.

Ombord kan finnas utrymmen vilka inte primärt har avsetts för last. Fartyget kan ha försetts med vingtankar längs skrovet och i fartyg som saknar dubbelbotten kan finnas djuptankar. Även i sloptankar avsedda för oljerester kan under vissa förutsättningar mottas last [146]. Kubikkapacitetsbeskrivningen med hänsyn till dessa utrymmen kan vara oklar. I standardresecertepartier förekommer ofta förtydliganden.

> I Multiform är regleringen följande: "Cubic feet grain/bale in main holds and tweendecks" samt "cubic feet grain/bale in other compartments available for cargo".
>
> I Norgrain, raderna 7-8 stipuleras: "... grain cubic capacity available for cargo of ... cubic feet (including ... cubic feet in self-bleeding wing spaces)...".
>
> Regleringen kan även beröra användningen av nu avsedda utrymmen, se Polcoalvoy, kl 19: "The Vessel to be suitable for grab discharge and no cargo to be loaded into spaces inaccessible to

---

Schaps & Abraham s. 470 f. och UNCTAD s. 20. Se vidare Eptonisos S.S. Co., Ltd. v. Ministry of Supply (1941) 69 Ll.L.Rep. 43 KB och Vlasov v. Gellatly, Hankey & Co., Ltd. (1939) 65 Ll.L.Rep. 108 KB där det nämndes att "bale capacity" avser utrymmen "available for cargo".

146 Se Fartygsteknik s. 60 ff. och s. 244 ff. samt Principles of Naval Architecture s. 90 ff. se även SOLAS- konventionen Kap. II-1 regel 10. Se Agro Co. Ltd. v. Parnassos Shipping Corp. (The "Marylisa") /1982/ 2 Lloyd's Rep. 290 QB om "self bleeding wing spaces" i en "self trimming bulk carrier", uttalandet av Robert Goff, J. på s. 292: "... mean that there are apertures at the bottom of the wing tanks which will enable the cargo loaded in those wing tanks to pour out into the main cargo space when discharge takes place, so that discharge of the cargo from those wing tanks can be continued, presumably by vacuvator or by some similar means, in exactly the same way as the cargo from the main cargo holds. I was told that if by any chance cargo is loaded in the wing tanks of a ship of this kind which was not homogeneous with the cargo in the main cargo spaces, then the apertures at the bottom of the wing tanks are blanked off at the time of loading; the cargo in the main cargo spaces is discharged first, and then the material is cut out of the apertures to allow the different cargo in the wing tanks to be discharged separately from the cargo in the main cargo space".

> grabs, namely, deeptanks, bunker spaces, wings and ends of 'tweendecks".

Vid avsaknad av en förtydligande reglering i certepartiet skall problemet lösas på andra grunder.

> I Cargo Ships "El-Yam" Ltd. v. Invoer-en Transport Ondernemming "Invotra" N.V. [147] hade fartyget i ett tidscerteparti beskrivits som "... of about 478,000 cubic feet bale capacity including one and three deep tanks which understood to be of total 27,000 cubic feet". I avgörandet spelade de konkreta individuella omständigheterna en central roll, men som **obiter dictum** framgick att bale- kapaciteten kunde inkludera djuptankutrymmen, om last kunde intas i dem. I det konkreta fallet var det fråga om en lasttyp som inte kunde inlastas i djuptankarna.

I Cargo Ships- avgörandet betonade man alltså möjligheten att inta last i specialutrymmen. Om så var fallet skulle kubikkapacitetsuppgiften tolkas omfatta sådana utrymmen. Det är naturligt att lasttypen skall vara preciserad på ett relevant sätt.

Trots att fartygets dräktighet inte direkt förtydligar fartygets kubikkapacitet för laständamål kan man av skeppsmätningsreglerna erhålla visst stöd för det nu avsedda tolkningsalternativet. Ving-, djup- och sloptankar anses höra till fartygets "earning capacity" [148].

Tolkningen är även beroende av individuella förhållanden. Utanför certepartiet stående data kan vara relevanta, se avsnitt 6.1.2. ovan. Exempelvis kan befraktaren ha företetts ritningar eller planer i stöd av vilka den beskrivna kubikkapaciteten kan förtydligas [149].

---

147 /1958/ 1 Lloyd's Rep. 39 QB.

148 Se IMO, TM.5/Circl, 4 July 1983, punkt 7 "Cargo Spaces", bilagan.

149 Se The Marylisa- avgörandet i not 146 ovan. Tvisten gällde en kostnadsfördelning mellan parterna i anledning av lastning i och lossning från vingtankar. I samband härmed uttalade Robert Goff, J. att parterna vid avtalsförhandlingarna och avtalets ingående måste ha varit medvetna om lastning i vingtankar på grund av att fartyget hade beskrivits som "self trimming bulk carrier". Befraktaren ansågs därmed även vara medveten om att kostnaderna för lastnings- och lossningsåtgärder skulle vara högre i fråga om vingtankarna än i fråga om de normala lastutrymmena. Jfr M/V Giannis (1981) SMA 1606 varvid det framgår att detaljerade uppgifter om fartyget ökade risken för befraktaren med hänsyn till bedömningen av huruvida den planerade lastmängden kunde intas ombord.

I tidsbefraktningen är läget mera problematiskt emedan specifikation av lasttypen i regel saknas. Man kan knappast utgå från annat än att kubikkapaciteten endast avser sedvanliga lastutrymmen om inte relevanta data föranleder annat.

Se om kubikkapacitetsangivelsens relation till fartygets sjövärdighet vid not 73 ovan.

b. Däckslasten

Enligt SjöL 91 § får gods i resebefraktningen inte lastas på däck om inte annat följer av avtal eller sedvänja, se SjöL 72 § och 168 §. Problematiken berör delvis en begränsning i **full reach and burthen**- principen, delvis tolkningen av kubikkapacitetsangivelsen.

I resecertepartiet kan givetvis regleras att däcket omfattas av kubikkapacitetsangivelsen.

> I Nubaltwood **preamble** stipuleras: "... and of the carrying capacity inclusive of deck load expressed in cubic metres as indicated in ...".

Det kan vidare hänvisas till betydelsen av företedda planer och ritningar, partsbruk och kutym vilka kan ge direkt vägledning för hur kubikkapacitetsbeskrivningen skall uppfattas. I avsaknad av individuella data som direkt kunde lösa detta tolkningsproblem kan man utgå från huruvida befraktaren har rätt att utnyttja väderdäcket. Detta kan framgå genom olika omständigheter såsom genom fartygstypen, lastens art osv. Om det inledningsvis uttalade däckslastförbudet tillämpas kan man i sådana fall svårligen utgå från att den beskrivna kubikkapaciteten skulle omfatta även väderdäcket. Vid tillåten däckslastning kan presumtionen vara den motsatta[150].

I tidsbefraktningen föreligger det i regel inte möjligheter att göra en avvägning med hjälp av lasttypen. I övrigt gäller det ovan för resebefraktningen anförda. Vid avsaknad av ovan avsedda närmare individuella data som kunde belysa kubikkapacitetsangivelsen är det motiverat att utgå från att denna angivelse inte omfattar väderdäcket. Det råder osäkerhet om väderdäckets användning. Det är föga troligt att man i en sådan situation

---

[150] Jfr uttalandena av Rosenmeyer s. 222 och Sindballe s. 318. Sindballe anför att förbehållet **about** vid kubikkapaciteten bl.a. betyder att man inte varit säker på hur mycket däckslast som kan tas ombord. Vid den abstrakta lastkapaciteten behöver frågan dock knappast ses på detta sätt.

skulle ge information om utrymmen som inte kommer i användning. Tidsbefraktarens rätt att använda väderdäcket under närmare bestämda förutsättningar ("lawful deck-capacity") kan inte vara avgörande i sammanhanget [151]. Denna utnyttjanderätt varierar alltefter lasttypen och underbortfraktningsavtalet. Avvikelser från denna utgångspunkt kan vara motiverade om det framgår att tidsbefraktaren har en allmän rätt att utnyttja väderdäcket. Exempelvis kan tidsbefraktaren ha rätt att använda väderdäcket vid tidsbefraktning av ett containerfartyg.

6.6.5. Lastkapaciteten med hänsyn till resultatet (den konkreta lastkapaciteten)

6.6.5.1. Allmänt

Såsom tidigare har framgått är problemställningarna accentuerade på ett annat sätt i fråga om den konkreta lastkapaciteten än i fråga om den abstrakta. I resebefraktningen aktualiseras den konkreta lastkapaciteten i första hand genom den indirekta lastkapacitetsangivelsen.

Vid strävan att uppnå det avtalade resultatet skall bortfraktaren iaktta vissa begränsningar beträffande användningen av fartygets lastkapacitet. Medan man i samband med **full reach and burthen**- principen betonade begränsningarna i befraktarens utnyttjanderätt är det nu fråga om begränsningar i bortfraktarens möjligheter att uppnå det avtalade resultatet. Begränsningspunkterna är desamma, men infallsvinkeln annorlunda.

Utnyttjandet av vissa utrymmen ombord är ofta begränsat. Exempelvis kan vingtankarna inte användas för lasten [152]. En felaktigt angiven konkret lastkapacitet kan som utgångspunkt inte korrigeras genom användningen av sådana utrymmen. Detta gäller knappast helt onyanserat. Om begränsningen endast har införts i certepartiet av kostnadsskäl kan bortfraktaren åta sig att svara för tilläggskostnader vid lossning då certepartiet innehåller en free out- klausul. Bortfraktaren skall bekräfta denna form av avhjälpande på ett tillbörligt sätt. Då det dessutom står klart att

---

[151] Jfr Rondo 1935 AMC 1220 Arb.

[152] Se exempelvis Polcoalvoy kl 19: "...no cargo to be loaded into spaces inaccessible to grabs, namely, deeptanks, bunker spaces, wings and ends of 'tweendecks". Se även Norgrain kl 12 (b): "Cargo may be loaded into wing spaces if the cargo can bleed into centreholds". Se om tolkningen av denna klausul i Norgrain The Marylisa-avgörandet i noterna 146 och 149 ovan.

lastningen i otillåtna utrymmen inte medför risk för tidsförlust eller godsskada har befraktaren inte lidit någon rättsförlust [153].

I avsnitt 6.6.4.1. framgick att gods i resebefraktningen som huvudregel inte kan lastas på väderdäck. Bortfraktaren kan inte undgå ansvaret för resultatet genom att eftersträva en korrigering via däckslastning. Samtycke av resebefraktaren kan givetvis erhållas antingen explicit eller konkludent efter fraktslutet, men detta kan vara förenat med svårigheter av lastförsäkringshänsyn [154]. Om certepartiet innehåller uppgift om rätten att lasta på väderdäck underlättar detta i vissa fall bortfraktarens ställning.

I tidsbefraktningen gäller det ovan sagda i tillämpliga delar.

Bortfraktaren kan ej heller undvika ansvaret för den felaktiga bedömningen av den konkreta lastkapaciteten genom att lasta på ett sådant sätt att fartyget blir sjöovärdigt [155]. Vissa möjligheter att utöka lastmängden föreligger om bortfraktaren har rätt att under resan deviera för att ta bunker i mellanhamn, men som utgångspunkt skall tillräcklig minimimängd bunker finnas ombord enligt de tidigare framförda riktlinjerna [156].

En annan möjlighet med hänsyn till sjövärdigheten ansluter sig till en viss fastän begränsad justering av fribordsmärket. Utgångspunkterna har klarlagts i avsnitt 6.6.4.1. ovan. Om fartyget lastar i bräckt vatten (**brackish water**) vilket har lägre salinitet än vad som gäller under den egentliga sjöresan kan fribordet tillfälligt överskridas så länge som det efterföljs på vatten med "normal" salinitet. Problematiken är inte obekant beträffande utredningen av lastskadeansvaret [157]. Ett faktiskt överskri-

---

[153] Se Polcoalvoy kl 19: "However, the Master has liberty of loading into such places for the purpose of stability of the Vessel, and any expenses over and above the costs of normal loading, trimming and grab discharge to be for Owners' account".

[154] Se Krüger (Transportomlegning) s. 493 och Schlegelberger & Liesecke s. 234 och s. 283.

[155] Bortfraktarens åtagande kan leda till en oöverkomlig situation, se ND 1929.73 (SHD) särskilt uttalandet av en hovrättsledamot i minoritet på s. 79. Jfr Steamship Penn Challenger 1963 AMC 2024 Arb.

[156] Se SjöL 98 § 2 mom. Deviationsrätten kan eventuellt stödas på scope of voyage- och liberty- klausuler eller på den sedvanliga transportrutten. Omständigheterna kan även vara sådana att fartyget inte har tekniska möjligheter att genomföra en längre resa utan avbrott. I så fall förefaller det naturligt att deviationsrätt föreligger inom skälighetens ram.

[157] I ND 1963.71 (Oslo byrett) kastades däckslasten under hårt väder över bord. Lastsidan anförde att fartyget hade varit sjöovärdigt på grund av för djup nedlastning. Domstolen uttalade bl.a. , s. 76 f.: "Det er på det rene at skipet var nedlastet til 17' 9" i

dande av det tillåtna fribordsmärket kan inte påverka resebortfraktarens rätt att efter resans slut erhålla frakt om lasten kommit fram utan dröjsmål i oskadat skick [158].

6.6.5.2. Marginalen. Förbehåll eller option?

I avsnitt 6.6.4.2. ovan utreddes betydelsen av förbehåll med hänsyn till den abstrakta lastkapaciteten [159]. Särskilt i engelsk rätt har man inte funnit orsak att göra någon åtskillnad i grunderna för bedömningen vad gäller den konkreta lastkapaciteten [160]. Den godtagbara marginalen avgörs kasuistiskt om inte certepartiet explicit tar ställning till frågan.

Oplø mens vintermerket er på 17' 7,5". Retten finner imidlertid at her er brakvann og man må derfor regne med at det ikke var overlastet da det kom ut i salt vann, hvilket er det som det kommer an på". Se vidare Eisenerz G.m.b.H. v. Federal Commerce & Navigation Co. (The "Oak Hill") /1970/ 2 Lloyd's Rep. 332 Canada Exch. Ct., Indien 1934 AMC 1050 9CCA och Yawata Iron & Steel Co., Ltd. v. Anthony Shipping Co., Ltd. 1975 AMC 1602 SDNY s. 1617 f. om **hogging**. Jfr E.B. Aaby's Rederi A/S v. Union of India (The "Evje" (No. 2)) /1977/ 1 Lloyd's Rep. 351 CA, Hiram Walker & Sons, Ltd. v. Dover Navigation Co., Ltd. (1949) 83 Ll.L.Rep. 84 KB och Government of Pakistan vs. S.S. Ionian Trader 1961 AMC 206 SDNY.

[158] Se Saint John Shipping Corp. v. Joseph Rank, Ltd. /1956/ 2 Lloyd's Rep. 413 QB varvid befraktaren vägrade att betala frakt med hänvisning till att överskridandet av fribordet var olagligt och kontraktet därmed ogiltigt. Då lasten emellertid frambefordrats till bestämmelseorten i oskadat skick ålades befraktaren att betala frakten. I engelsk rätt medför **illegality** avtalets ogiltighet, se exempelvis Chitty §§ 901-1026. Jfr beträffande allmänna riktlinjer Taxell s. 139 f. Se även Ramberg s. 187 f.

[159] Uttrycket "ton" kan vara oklart, se härom avsnitt 6.6.4.3.b. ovan.

[160] Det ledande fallet beträffande den indirekta lastkapacitetsangivelsen är Morris v. Levison (1876) 3 Asp.M.C. 171 C.P.Div. Bortfraktaren hade åtagit sig att inlasta "a full and complete cargo of iron, say about 1,100 tons". Befraktaren avlämnade endast 1080 ton. Fartygets dödvikt för lasten var 1210 ton. Domstolen fastställde att 1100 ton var utgångspunkten för befraktarens skyldighet att avlämna last jämte en viss marginal, som i detta fall ansågs vara tre procent. I avgörandet betonades i avsnitt 6.6.4.2.a. ovan fastslagna riktlinjer om en oväsentlig avvikelse och marginalens skälighet. Se om tillämpningen av marginalen i Niarchos (London), Ltd. v. Shell Tankers, Ltd. /1961/ 2 Lloyd's Rep. 496 QB och Rederiaktiebolaget Urania v. Zachariades (1931) 41 Ll.L.Rep. 145 KB. Jfr Miller v. Borner (1900) 9 Asp.M.C. 31 QB varvid utgångspunkten dock inte var full och komplett last.

Avvägningsmomenten behöver emellertid inte vara desamma som tidigare har framförts. Då man utgår från en resultatbetonad lastkapacitet är det svårt för bortfraktaren att avväga den avtalade lastens faktiska volym. Vid volymlast kan man därmed tillåta något bredare marginaler än i fråga om tung last [161]. Å andra sidan är den acceptabla marginalprocenten i regel avtalad.

God tro som förutsättning för marginalskyddet kan i princip anses gälla även i samband med den konkreta lastkapaciteten, men särskilt med hänsyn till volymlast kan bortfraktaren inte lika lätt anses ha gjort sig skyldig till **culpa in contrahendo** som i fråga om den abstrakta lastkapaciteten.

God tro- regelns faktiska betydelse inskränks av en annan argumentering. Marginalen vid den konkreta lastkapaciteten behöver inte utgöra ett förbehåll utan kan eventuellt betraktas som en option [162]. Skillnaden är av relevans, emedan bortfraktaren i förstnämnda fall skall motta full last ("full and complete cargo of ...") med beaktande av marginalen, medan denne i det senare fallet har rätt att inom marginalen fritt avgöra den slutgiltiga lastmängden. Det skall dock klarläggas huruvida en option kommer bortfraktaren till godo.

Frågan accentueras i samband med den indirekta lastkapacitetsangivelsen.

Certepartiet kan förtydliga både klausulens närmare karaktär och vem som får fördelen av marginalen. Det är vanligt att inta formuleringar såsom "in Owner's option", "in Master's option", "in Charterer's option" osv. Formuleringar av denna typ visar i enlighet med den exakta ordaly-

---

[161] Se ND 1930.180 (Oslo overrett), särskilt underrättens avgörande ND 1934.52 (Oslo byrett) och uttalandet om volymbeskrivningen utan marginal, s. 54: "Då denne imidlertid aldri vil kunne angis helt nøiaktig, vil det vaere naturlig, i mangel av naermere bestemmelse, å forstå '5000 m3' med en vanlig limid opad og nedad". I högre instans accepterades marginalen inte utan klausulstöd. Parterna hade enligt rättens mening avsett att avtala om ett bestämt kvantum för en bestämd frakt utan marginal. Nämnda avgörande berörde inte felbeskrivning av lastkapaciteten. Se i övrigt hänvisningarna i noterna 89 - 91 ovan. Jfr även Westbury Steamship Corp. - Columbia Steamship Co., Inc. 1973 AMC 2318 Arb. Se vidare om marginalen vid den indirekta lastkapacitetsangivelsen Befraktning s. 119, Gram s. 49, Jantzen s. 309 ff., Knoph s. 164 f. och Sindballe s. 376 f. Man har gjort marginalen i resebefraktningen beroende av den exakta ordalydelsen i certepartiet, men å andra sidan är det fråga om att närmare utreda marginalens optionskaraktär.

[162] Se Gorton (Shipping) s. 74 ff., särskilt s. 76 och Gorton & Ihre s. 16 ff., särskilt s. 17.

delsen att optionsalternativet kan accepteras [163]. Det är ovanligt att sådana uttryckliga förtydliganden inte ingår i moderna certepartier. Detta framgår även därav att rättsfallsmaterialet som berör problematiken är av äldre datum.

Även vid avsaknad av ett uttryckligt omnämnande kan man uppenbart utgå från att about- marginalen eller annan på motsvarande sätt formulerad marginal utgör en option. Det har allmänt accepterats att marginalen i samband med uttrycket "full and complete cargo" kommer bortfraktaren till godo.

Formuleringssättet "full and complete cargo" jämte marginalen har stött på kritik. Å ena sidan ger certepartiet en optionsrätt åt bortfraktaren, men å andra sidan förutsätts att fartyget mottar en full och komplett last. Marginalen i form av minimi- och maximigränser härstammar tydligen från kolcertepartier varvid bortfraktaren velat bereda sig en möjlighet att vid tillfälle inköpa förmånligt bunker i lastningshamnen utan att bryta sina åtaganden mot befraktaren [164]. I nordisk rätt finns det belägg för att bibehålla optionsalternativet med en marginal bortfraktaren till godo trots nämnda konflikt.

> I ND 1952.137 (DHD) skulle fartyget transportera en full och komplett last på ca. 4.000 ton trävaror. Med hänsyn till fartygets stabilitet kunde den angivna mängden inte inlastas. SøHa vars dom DHD fastställde fann det rätt att optionen inom ramen för marginalen kom bortfraktaren till godo. I SøHa:s dom motiverades detta inte närmare, se ND 1951.33 s. 42 [165].

---

[163] Se exempelvis Northern Sales, Ltd. v. The "Giancarlo Zeta" /1966/ 2 Lloyd's Rep. 317 Can.Ct.

[164] Se Jantzen (Baltcon) s. 24 ff. och Rørdam s. 18 ff.

[165] Se Gorton (Shipping) s. 76 som är i viss mån reserverad mot optionsalternativet. Se i samma riktning Gorton & Ihre s. 17. Se vidare om vem som får marginalen till godo ND 1923.285 (SHD). Se dock ND 1920.385 (SHD) om minimi- och maximigränser som antyder i motsatt riktning. Avgörandet har kritiserats, se ND 1920.XVII f., och korrigerats genom ND 1923.285, se ND 1923.V ff. Se ytterligare ND 1951.313 (Bergen byrett). Jfr 1923.428 (Bergens sjøret). Se om minimi- och maximigränser ND 1925.552 (SHD), ND 1928.328 (NHD), ND 1926.145 (Oslo Sjøret) och ND 1923.417 (SøHa). Se även Raninen s. 98 f., SOU 1936:17 s. 59 not 2 samt s. 196 not 2, Gram s. 49, Jantzen s. 310 ff., idem (Baltcon) s. 27 ff. och Knoph s. 164 f. Jfr om kvantumkontrakt Falkanger (Kvantumkontrakten 1985) s. 8 ff. Se i tysk rätt Capelle s. 162 ff.

Rättsläget är mera oklart med hänsyn till vem som får marginalen till godo om kravet på "full and complete cargo" inte ingår i certepartiet [166].

I engelsk rätt tycks man erhålla stöd för optionsalternativet bortfraktaren till godo trots att certepartiet inte förutsätter full och komplett last. Uppfattningen är emellertid inte helt entydig.

> I Jardine, Matheson & Co. v. Clyde S.S. Co. [167] förutsattes inte full och komplett last. Lastmängden hade angivits som minimum och maximum. Hamilton, J. ansåg avsaknaden av kravet på full och komplett last inte vara av relevans. Bortfraktaren ansågs vara berättigad att välja lastmängden inom ramen för marginalen [168].

Det är dock oklart huruvida avsaknad av kravet på full och komplett last faktiskt inte föranleder en viss skillnad i tolkningen [169].

Då bortfraktaren får till godo en option inom ramen för marginalen är det en förmildring av den tämligen kategoriska utgångspunkten beträffande ett bestämt resultat med hänsyn till lastmängden. Resebefraktaren är

---

166 Se Gram s. 49 och Knoph s. 164 f. Jfr Jantzen s. 309 ff. Jfr även ND 1924.251 (Østre Landsret) och ND 1928.42 (SøHa). Jfr däremot rättsuppfattningen i socialistländerna Lopuski & Holowinski s. 57 varvid man synes utgå från att befraktaren som utgångspunkt har optionsrätten om inte certepartiet visar annat.

167 (1910) 11 Asp.M.C. 384 KB.

168 Jfr även Louis Dreyfus & Cie. v. Parnaso Cia. Naviera, S.A. /1960/ 1 Lloyd's Rep. 117 CA, särskilt s. 121 och Morris v. Levison- avgörandet, not 160 ovan. Jfr vidare om betydelsen av full och komplett last S.S. Heathfield Co., Ltd. v. Rodenacher (1896) 2 Com.Cas. 55 CA och Carlton S.S. Co., Ltd. v. Castle Mail Packet Co., Ltd. (1897) 2 Com.Cas. 173 QB. Se även Scrutton s. 164 ff. Se dock Holman s. 209: "The general rule is that the charterers must provide, and the ship must take, as much cargo as the vessel can take safely up to the maximum allowed by the description". I detta uttalande ingår inte en möjlighet att ge option för bortfraktaren. Jfr Jantzen (Baltcon) s. 26 f. Se beträffande amerikansk rätt Emilie Maersk 1929 AMC 343 2CCA och Piazza Co. vs. West Coast Line Inc. 1951 AMC 1668 FMB. Jfr South Shields Steam Shipping Co., Ltd. v. Forbes (1900) 99 F. 102 SDNY och J.E. Hurley Lumber Co. vs. Compania Panamena Maritima San Gerassimo, S.A. 1958 AMC 2502 Arb. Sistnämnda avgörande antyder att marginalen avser endast ett förbehåll om inte certepartiet explicit utvisar annat.

169 I Miller v. Borner & Co. (1900) 9 Asp.M.C. 31 QB ansågs skillnaden vara av relevans. Det betonades särskilt att bortfraktaren inte kunde ha en optionsrätt, emedan man inte utgått från "full and complete cargo".

skyldig att avlämna last tills fartyget har fyllts eller då den angivna uppgiften med tillägg av marginalen har uppnåtts. Optionsklausulen utgör dock endast ett led i bedömningen av bortfraktarens ställning. De andra relevanta frågeställningarna upptas till behandling i följande avsnitt.

I samband med den indirekta lastkapacitetsangivelsen kan befälhavaren precisera lastmängden i lastningshamnen genom beställning. En sådan rätt och skyldighet kan stödas på certepartiet [170]. Frågan är i vilken mån denna beställning är ansvarsbringande för bortfraktaren då den i certepartiet angivna minimikvantiteten har lastats ombord, men inte den övriga delen av beställningen.

> I ND 1950.453 (FHD) hade befälhavaren till fartygets sida beställt mera trävaror än vad fartyget kunde inta. Enligt certepartiet hade befälhavaren rätt att precisera lastmängden. Även om minimikvantiteten hade uppfyllts ansågs bortfraktaren ansvarig gentemot avlastaren för den uppkomna skadan. Befälhavaren hade vägrat att under något skede av lastningen ge avlastaren besked om vilken kvantitet fartyget kunde inlasta. Befälhavarens förfarande ansågs vara "stridande mot skälighet och god sed" [171].

---

[170] Se Nubaltwood kl 6: "On arrival at loading port the Master shall give to the Shippers or their Agents written notice of the approximate quantity of cargo required. The Master shall exercise due diligence in giving such notice and in adjusting the said approximate quantity required as soon as the loading of the holds is completed". Beställningsrätten kan även stödas på kutym eller befälhavarens egenskap av ombud för rederiet. Se "Kutymer för skeppning av sågvaror i finska hamnar", fastställda av Centralhandelskammaren 16.12.1981, 7 § och Raninen s. 98 f. Se SjöL 63 § 1 mom. och SjöL 95 §. Se NJA 1925.346, ND 1919.398 (SHD) och ND 1919.393 (SøHa). Se även Grönfors (Ställningsfullmakt) s. 136 och s. 221 ff. Se vidare Beckman (Befälhavarens) s. 163 ff. och Jantzen s. 30 f., s. 69 och s. 148. Jfr HD 1924 D I 5 varvid hamnkutymer inte ansågs bindande för befälhavaren som inte förbundit sig att iaktta dem.

[171] Se i samma riktning HD 1930 I 41 (omr). Jfr NJA 1898.117, ND 1937.172 (Vestre Landsret), ND 1920.365 (SøHa) och ND 1919.393 (SøHa). Se även Jantzen (Certepartier) s. 46: "Befraktaren, som utfäst sig att aflämna en full last, måste vara nöjd med att befälhafvaren efter bästa omdöme uppgifver, hvad han behöfver, så noggrant detta på ifrågavarande stadium af lastningsarbetet låter sig göra. Visar sig detta vara för mycket, måste aflastaren finna sig i att taga tillbaka hvad som blir öfver och själf stå kostnaden härför, då intet kan läggas befälhafvaren till last med hänsyn till hans uppskattning af den erforderliga lastmängden".

Det finns belägg för att konstatera att bortfraktarens optionsrätt i sista hand inte endast berör uppfyllandet av den angivna minimikvantiteten. I ND- kommentarerna till ovan refererade fall tycks man emellertid accentuera att beställningen endast utgör ett icke-bindande förhandsbesked [172]. Man kan ifrågasätta huruvida detta är godtagbart. Anförandet finner ej heller sin motsvarighet i engelsk rätt, se nedan.

Den fria optionsrätten har åtminstone den begränsningen att bortfraktaren svarar för att befälhavaren gentemot avlastaren framför en på omsorgsfulla kalkyler baserad preciserad beställning av den erforderliga lastmängden. Vid culpös beställning kan bortfraktaren vara skadeståndsansvarig gentemot avlastaren om fartyget inte kan motta den beställda mängden. Avlastarens skada kan bestå exempelvis av lagrings- och återtransportkostnader. Den nu aktuella ansvarsfrågan berör inte direkt ansvaret för lastkapaciteten. Skadan är dessutom närmast hänförlig till avlastaren som inte behöver vara part i befraktningsavtalet. Ansvarsfrågan är dock av vikt som en faktisk begränsning av den i certepartiet ingående optionsrätten.

I underbortfraktningsavtal binder befälhavarens beställning den som han representerar. I första hand är det fråga om en ren kommersiell åtgärd vilket innebär att tidsbefraktaren svarar i enlighet med det ovan sagda för befälhavarens culpösa beteende [173].

---

[172] Se ND 1950.XV varvid man utesluter en garantikonstruktion i sammanhanget samt uttalar: "Det er rimelig at kapteinen plikter å si fra så snart han under lastingen må forstå at det kvantum som er forlangt ... ikke kan tas med. Derved kan han spare utgifter for avskiperne til videre fremskaffelse av last. Men det bør slås fast at de oppgaver over hva skipet kan ta med, som vanlig gis før skipet kommer frem til lasteplassen, ikke kan vaere bindende eller inneholde noen garanti. Så lenge certepartiets minimikvantum medtas, har normalt befrakterne intet å beklage sig over ... Oppgaven er ikke bindende utover minimumskvantumet, men er ment som en veiledning for befrakteren som har påtatt sig å levere en full ladning til skipet". Jfr Raninen s. 98 f. varvid det framgår att det inte funnits en kutym i Finland som skulle ålägga befälhavaren att göra en beställning.

[173] Jfr SOU 1936:17 s. 212 och Sandström s. 343 ff. Jfr SjöL 95 § och Kungl. Maj:ts prop. 1973:137 s. 115 om utfärdande av konossement som är en längre gående åtgärd än en precisering av lastkvantiteten.

Även i engelsk rätt betraktas befälhavarens beställning vara ansvarsbringande för bortfraktaren fastän minimikvantiteten skulle ha uppfyllts. Man utgår från att certepartiet explicit befullmäktigar befälhavaren att göra en sådan precisering av lastmängden. Rättsläget har i belysning av ett äldre avgörande inte alltid varit klart. Befälhavarens rätt att företräda rederiet tycks allmänt taget vara något mera begränsat än enligt nordisk rätt[174].

---

[174] I Louis Dreyfus & Cie. v. Parnaso Cia. Naviera, S.A. /1960/ 1 Lloyd's Rep. 117 CA framställde befälhavaren en beställning enligt "the approximative cargo ... 10,400 tons". Denna beställningsrätt var beviljad i certepartiet. Fartyget inlastade endast 10.069 ton. Befälhavarens beställning ansågs utgöra den avtalsenliga och kompletta lasten med beaktande av det förbehåll som hade gjorts i själva beställningen. Sellers, L.J. uttalade, s. 121: "... I have come to the conclusion that, once the declaration was properly made, the quantity stated therein became substituted for the wide range of maximum and minimum quantities stipulated in the charter-party and established the quantity to be loaded". Se i samma riktning **obiter dictum** av Morris, J. i J. & C. Harrison v. Board of Trade (1949) 82 Ll.L.Rep. 730 KB. Se dock Chandris v. Louis Dreyfus & Co. (1934) 50 Ll.L.Rep. 141 KB och uttalandet **obiter dictum** av MacKinnon, J. på s. 145: "I may perhaps state that it does not seem to me that it (= befälhavarens beställning; förf.anm.) has really any contractual effect at all; it is merely a sort of intimation for the convenience of the parties; but I cannot think that, if the master says a certain figure, he would be varying the terms of the charter or creating a new contractual liability for his owners". En beställning saknar synbarligen relevans om certepartiet inte berättigar befälhavaren till detta. Se härom Margaronis Navigation Agency, Ltd. v. Henry W. Peabody & Co., Ltd. /1964/ 2 Lloyd's Rep. 153 CA och /1964/ 1 Lloyd's Rep. 173 QB. Se Sellers, L.J. på s. 156: "It is true that there was no provision in the charter-party for a declaration. That added nothing to the obligation of either party: it was simply a statement which covered, it would seem clearly, the capacity of the ship to load at least that". Se dock uttalandet av Pearson, L.J. på s. 158. I doktrinen har man tolkat avgörandet ge uttryck för att befälhavaren inte utan stöd i certepartiet har en beställningsrätt. Se Scrutton s. 165. Jfr om befälhavarens rätt att representera rederiet "Portofino" (Owners) v. Berlin Derunaptha (1934) 49 Ll.L.Rep. 62 CA, Balcarres Brook S.S. Co. v. Grace (1896) 75 F. 1017 2CCA och M/V Extraco II (1982) SMA 1705 s. 269. Av Dreyfus v. Parnaso- avgörandet ovan framgår vidare som **obiter dictum** av Harman, L.J. på s. 123 att "The option that follows is an option to the owner by their agent, the master, to put a further limit on this same right by declaring the quantity. This declaration need not, in my judgement, be made. It is truly an option". Enligt uttalandet har befälhavaren ingen skyldighet att utöva optionen. I samma riktning visar Margaronis v. Peabody- avgörandet, se ovan. Se om befälhavarens förhållande till tidsbefraktaren Time Charters s. 195 f. och s. 201 beträffande NYPE kl 8, employment- klausulen. Jfr ytterligare Actis Co. Ltd. v. Sanko Steamship Co. Ltd. (The "Aquacharm") /1982/ 1 Lloyd's Rep. 7 CA som berörde frågan om försumlig överlastning med hänsyn till fart genom Panama- kanalen.

6.6.5.3. Ansvarsfrihet för bortfraktaren i särskilda fall

a. Lastens egenskaper

I vissa särskilda fall kan bortfraktaren undgå ansvaret för det icke uppnådda resultatet.

Den konkreta lastkapaciteten är beroende av lasten. Det är naturligt att anknyta de särskilda grunderna för ansvarsfrihet till störningar i lastens egenskaper. De andra frågeställningarna rörande ansvarsfriheten behandlas i de följande två avsnitten. Dessa problem accentueras i resebefraktningen.

Såsom tidigare har nämnts är kraven ofta ömsesidiga. Frågan om lastens egenskaper berör ofta även tolkningen av certepartiets fraktklausul.

Nu avsedda särskilda ansvarsfrihetsgrunder kan ha viss betydelse beträffande den abstrakta lastkapaciteten. Störningar på befraktarens sida leder till att den konkreta intagningen inte kan tillmätas särskilt värde då det gäller att föra bevisning om fartygets förmåga att motta last [175]. Det är fråga om en aspekt i den allmänna bevisvärderingen [176]. I övrigt fästs inte särskild uppmärksamhet vid den abstrakta lastkapaciteten i framställningen nedan. Ej heller betonas lastens egenskaper med hänsyn till rätten att debitera frakt.

Lastens egenskaper berör dess art, form, dimensioner, vikt och skick. Vid fastställandet av egenskaperna skall lasten ses som transportföremål, inte som köpföremål [177]. Lasten skall i nu avsett hänseende vara avtalsenlig. Om fel i lasten konstateras vara orsaken till att det avtalade resultatet inte har uppnåtts har bortfraktaren inget ansvar. Man kan utgå från att bortfraktaren skall bevisa att lasten inte har varit avtalsenlig [178], men i sista hand beaktas stadgandena i RB 17:1 och 2.

---

[175] Se Jantzen (Certepartier) s. 24. Å andra sidan innebär lastens avtalsenlighet vid bristande intagning inte att fartygets förmåga skulle ha beskrivits fel, även om denna förmåga inte har utnyttjats av en eller annan orsak. Jfr A/S D/S Heimdal v. Questier & Co., Ltd. (1949) 82 Ll.L.Rep. 452 KB.

[176] Se ND 1954.303 (Norsk skiljedom).

[177] Se Heavycon kl 10.5. varvid denna aspekt särskilt betonas. Se även BIMCO Bulletin 1986 s. 8296. Se vidare om motsvarande betoning i Lopuski & Holowinski s. 55. Jfr vidare Hellner (Kommersiell) s. 90 f. om trävarubranschens köpkontrakt.

[178] Se om bevisbördan , ND 1911.405 (SHD) och 1911.X, ND 1919.273 (NHD) och underrättens motiveringar på s. 275, ND 1913.97 (NHD) f. samt ND 1968.35 (SøHa). Se även Gram s. 84.

Det är skäl att närmare utreda på vilket sätt lastens egenskaper fastställs.

Enligt SjöL 90 § 2 mom. skall godset avlämnas i sådan ordning och på sådant sätt, att det bekvämligen kan tas ombord, stuvas och lossas. Enligt SjöL 89 § skall befraktaren avlämna godset vid fartygets sida. Dessa stadganden ger inte direkt vägledning med hänsyn till den aktuella problemställningen, men indirekt kan man antyda att befraktaren skall medverka i fartygets användning på ett så effektivt sätt som möjligt [179].

Resecertepartiet kan beskriva lastens närmare egenskaper [180]. Lastens art är i regel omnämnd, men det förekommer även befraktning med villkor "lawful merchandise" [181]. I dessa fall torde man inte ange lastkapaciteten indirekt och i övrigt påverkar avsaknaden av lasttypens precisering gränsdragningen mellan den abstrakta och den konkreta lastkapaciteten.

Vid precisering av lastens art är det som utgångspunkt bortfraktarens sak att före fraktslutet värdera huruvida sådan last kan mottas upp till avtalad mängd. Om den till transport avlämnade lasten inte motsvarar certepartiets beskrivning har detta relevans med hänsyn till den konkreta lastkapaciteten. En helt annan fråga är på vilket sätt bortfraktaren har rätt att reagera i anledning av avtalsbrott på befraktarens sida. För att bibehålla rätten till dödfrakt kan skyldighet föreligga att motta lasten, se SjöL 134 § 1 mom [182].

Certepartiet kan ytterligare beskriva lastens form, dimensioner och viktegenskaper [183].

I Nubaltwood ingår följande definitioner: "Battens to be considered 44 mm. x 100 mm. and up to 75 mm. x 175 mm." och "Slatings to

---

179 Se SOU 1936:17 s. 99 ff., Beckman s. 120 och Grönfors (Sjölagens) s. 96 ff.

180 Se Befraktning s. 118 och UNCTAD s. 23. Även detaljerna i fråga om lastens art kan bli föremål för beskrivning i certepartiet exempelvis vid transport av olja, naturgas och farliga laster.

181 Se om störningar i fråga om lastens art ND 1964.61 (FHD), ND 1952.137 (DHD), ND 1956.369 (Oslo byrett) och ND 1954.412 (Bergen byrett). Se vidare Jantzen (Certepartier) s. 49 f. och Rørdam s. 20. Se Atlantic Oil Carriers, Ltd. v. British Petroleum Co., Ltd. (The "Atlantic Duchess") /1957/ 2 Lloyd's Rep. 55 QB varvid det i samband med lastskada uppstod tvist om lastens avtalsenlighet.

182 Jfr ND 1952.137 (DHD). Jfr även Lopuski & Holowinski s. 55 f.

183 Se Befraktning s. 56 f. och s. 119.

be considered 25 mm. and under in thickness and 75 mm. and under in width".

Ofta har lastens stuvningsfaktor nämnts i avtalet. Med hänsyn till de särskilda risker som bortfraktaren påtar sig genom bundenheten till ett bestämt resultat är ett sådant förtydligande av vikt. Stuvningsfaktorn är av betydelse även med hänsyn till fraktdebiteringen.

I ND 1931.369 (NHD) hade en försändelse av järnrör beskrivits som "30" diameter med 4 m. lengde". Det visade sig att rören hade en invändig diameter på 30 " i den smalaste ändan och att den andra ändan var försedd med en kant som inte hade inkluderats i längduppgiften. Bortfraktaren krävde ersättning för minskad intagning. Befraktaren invände att beskrivningen motsvarade kutymen i lastningshamnen. Domstolen ansåg att utfyllning med kutym inte behövdes, emedan lasten hade beskrivits i certepartiet. I motiveringarna i lägre instans, antagna av HD, framfördes att lasten beskrivits med hänsyn till avtalets ändamål, transporten, i anledning varav beskrivningen hade avsett de yttre måtten på rören. Dessa mått var av relevans för stuvningen. Befraktaren borde ha gjort bortfraktaren uppmärksam på att beskrivningen avsåg rörens inre dimensioner[184].

I ND 1923.574 (Kristiania sjøret) hade i certepartiet angivits att stuvningsfaktorn på papper i rullar var omkring två kubikmeter per ton. Det visade sig att lasten krävde klart mera utrymme än vad i certepartiet hade angivits. Domstolen uttalade att befraktaren (s. 575) "har undertegnet certepartiets opgave over hvad lasten stuver og maa da vaere ansvarlig for denne opgave paa samme maate som rederiet er ansvarlig for opgaven over skibets lasteevne" [185].

Kravet på lastens egenskaper kan framgå av certepartihelheten utan att egenskaperna har blivit föremål för en explicit reglering. Exempelvis kan luckornas i certepartiet angivna dimensioner visa vilka mått befraktaren skall iaktta beträffande lasten [186].

---

[184] Se Jantzen s. 40 f. och s. 305, idem (Certepartier) s. 44 och Rørdam s. 20. Jfr även M/S Garbis (1985) SMA 2053.

[185] Se dock ND 1928.291 (SHD).

[186] I ett äldre avgörande ND 1909.177 (Kristiania Sjøret) hade lastkapaciteten angivits indirekt. I certepartiet ingick uppgifter om lastluckornas dimensioner samt bestämmelse om att lasten skulle bestå av "kun saadanne stykker, som kan let lastes

Lastens skick är i regel inte föremål för en närmare certepartibeskrivning.

Vid avsaknad av certepartireglering är det möjligt att på motsvarande sätt som i fråga om fartygsbeskrivningen utreda relevansen av yttre avtalsnormer och kausalnormer. Lastens egenskaper kan ha varit föremål för upplysningar exempelvis i samband med avtalsförhandlingarna.

> I ND 1982.167 (Eidsivating lagmannsrett) hade ett fartyg befraktats för transport av pressade bilvrak. Frakten beräknades per bilvrak. Bortfraktaren krävde ersättning för frakt och annan förlust, emedan lasten inte uppfyllde de mått som hade förutsatts. I underrätten uttalades (s. 173) "at vrakenes volum ikke samsvarte med de forutsetninger som ble lagt til grunn" av bortfraktaren i avtalsförhandlingarna och som befraktaren var medveten om. Den avlämnade lasten konstaterades vara avtalsstridig. I lagmannsretten framförde majoriteten att parterna i stort sett hade varit eniga om vissa bestämda mått för vraken. Underrätten och majoriteten i lagmannsretten ansåg emellertid att parterna uppnått en överenskommelse om tilläggsfrakt. Bortfraktaren kunde inte därutöver anses ha rätt till kompensation[187]. - Problemställningen kring lastens avtalsenlighet tillspetsades därmed inte.

I ovanstående fall var det inte fråga om bortfraktarens ansvar för bristande intagning, men bedömningen kring den aktuella frågan om lastens egenskaper framgår. Riktlinjerna liknar de som ovan i avsnitt 5.2.2.2. framfördes beträffande relevansbedömningen.

Om de individuella omständigheterna inte preciserar lastens egenskaper skall man fastslå innehållet i normalnormerna [188]. Utredningen är

---

gjennem damperens luker". Domstolen ansåg inte bortfraktaren vara ansvarig för bristande intagning, då befraktaren på grund av lastlucksarrangemangen "burde derfor ved denne oplysning og saerlig ved en last, der stiller saavidt saeregne fordringer til et skibs lasteindretninger som heromhandlet, vaere blit opmaerksom paa, at han ikke kunde vente at faa et skib, hvortil der kunde stilles saeregne fordringer". Befraktaren borde även av fartygets ålder ha kunnat förstå att intagningen skulle ge upphov till problem.

[187] Se även ND 1968.35 (SøHa), ND 1948.474 (SøHa) och ND 1928.42 (SøHa).

[188] Se om uttrycket normalnorm avsnitt 4.4. ovan. I Heavycon kl 10.5 ingår en allmän formulering om lasten. Den påminner om standardcertepartiernas reglering av fartygets sjövärdighet ("tight, staunch and strong"- regleringen, se avsnitt 7.2.4. nedan): "The Charterers warrant that the full description of the cargo mentioned in Box 5 is correct and further warrant that the cargo is in all respects tight, staunch, strong and in every way fit for the transportation". Enligt nämnda certeparti tycks befraktaren ha

av stor relevans ur bortfraktarens synvinkel. Om ingen minimistandard kan fastslås beträffande lastens egenskaper bär bortfraktaren en mycket långtgående risk genom att han i certepartiet har bundit sig till en konkret lastkapacitet. Det är dock mindre troligt att en minimistandard helt skulle saknas. Frågan är främst hur preciserade krav kan uppställas för befraktaren.

I vissa fall kan offentligrättslig lagstiftning ge riktlinjer för tolkningen i befraktningsavtalsrelationen [189].

Det finns belägg för att man i nordisk rätt inte har uppställt särskilt hårda krav för att lasten skall anses ha uppfyllt normalegenskaperna. Variationsbredden kan därmed vara tämligen stor.

> I ND 1928.42 (SøHa) hade i fartyget inlastats mindre än den uppgivna minimimängden, emedan lasten var lättare än vad bortfraktaren hade utgått från. Domstolen ansåg att befraktaren inte hade givit garanti eller bindande förklaring om lastens specifika vikt. Bortfraktaren ansågs ansvarig för att fartyget inte hade tagit last enligt den angivna minimimängden [190].

Kutymen inom vederbörande fart kan ge vägledning, särskilt om lastens art har preciserats i certepartiet [191]. Men kutymen bidrar inte i alla situationer till preciseringen.

---

ett tämligen långtgående ansvar för uppgifternas riktighet: "Should the cargo and/or its description not be in compliance with the aforesaid then the Owners shall have the option to cancel this Contract". Se även BIMCO Bulletin 1986 s. 8296.

189 Se Argonaut Navigation Co., Ltd. v. Minister of Food (1949) 82 Ll.L.Rep. 223 CA varvid lokal lagstiftning förutsatte särskild förpackning av lasten. Se även S.S. Finland- avgörandet i not 204 nedan. Certepartiet kan hänvisa till "lawful merchandise". Se beträffande tidsbefraktning SjöL 142 § och Grönfors (Sjölagens) s. 263 f.

190 Se i samma riktning ND 1918.206 (SøHa). Jfr ND 1913.97 (NHD). Se vidare Jantzen (Certepartier) s. 20 f. och Rørdam s. 20 som anser att då befraktaren inte har garanterat en bestämd stuvning så har han uppfyllt sin plikt att avlämna avtalad lastkvantitet då fartyget blivit fullt.

191 Se ND 1924.247 (DHD), ND 1918.449 (Kristiania sjøret) och ND 1961.66 (SøHa). Jantzen hänvisar till kutymen på lastningsorten men nämner att dess roll inte skall överbetonas, se Jantzen s. 38 ff. och s. 305 och idem (Certepartier) s. 49 f. Se även Rosenmeyer s. 222. Se om trävarutransporter Grönfors (Sjölagens) s. 97: "Där trävaror skeppas i ett system med enhetslasthantering är det en självklar plikt för befraktaren att avlämna bandade buntar med sådana yttermått att de passar in i systemet".

I ND 1927.241 (NHD) hade parterna framställt ömsesidiga krav, borfraktaren anspråk på dödfrakt och befraktaren anspråk på ersättning i anledning av bristande lastkapacitet. Majoriteten ansåg att det inte visats någon (bindande) kutym enligt vilken den avsedda lasten borde ha haft en viss genomsnittslängd. Minoriteten anförde att lastens dimensioner avvek så väsentligt från vad bortfraktaren kunnat räkna med att befraktaren ansågs ha haft upplysningsplikt om dem[192].

I vissa fall kan en närmare ram fastslås. I ND 1943.52 (Bergen byrett) nämndes att en av orsakerna till bristande intagning av last var att dess vikt var avsevärt större än den genomsnittliga vikten av allmän torr trävara.

Det är svårt att finna bedömningsrekvisit [193].

Då lastens skick i regel inte är certepartireglerat gäller det även att till denna del fastslå ramen för det godtagbara. Skicket kan ha betydelse i den nu aktuella frågeställningen. Exempelvis kan lasten ha ett tjockt istäcke eller vara onormalt våt [194]. Lasten kan även avlämnas i ett osorterat skick[195].

I ND 1930.248 (Göta hovrätt) nämnde domstolen att "befraktaren varit beträffande hela lasten ansvarig för att denna varit av tjänlig beskaffenhet". Domstolen ansåg emellertid att trots att lasten på grund av isbildning varit onormalt tung hade bortfraktaren inte visat att isbildningen hade uppstått innan lasten hade avlämnats. Bortfraktarens krav på dödfrakt förkastades.

---

[192] Jfr ND 1918.449 (Kristiania sjøret), ND 1912.372 (Kristiania sjøret), ND 1919.497 (SøHa) och ND 1907.327 (SøHa).

[193] I ND 1919.497 (SøHa) visade den i målet förda bevisningen att lasten till stor del bestod av bjälkar, medan parterna i certepartiet utgått från "fuld Ladning Sparrer, ca. 65 Standard". Domstolen ansåg att den bristande intagningen berodde på lastens längd och att fartyget inte var olämpligt för den avsedda transporten. Bortfraktaren tillerkändes dödfrakt. - Målet gällde dock mera tolkning av certepartitexten än fastställandet av normalegenskaper. Se även ND 1906.49 (SHD). Jfr Lopuski & Holowinski s. 55 f.

[194] Se Gram s. 83 och Bredholt & Philip s. 182. Jfr Anderson s. 886 f.

[195] Jfr ND 1924.247 (DHD).

I ND 1923.561 (SøHa) förkastades befraktarens krav i anledning av bristande lastintagning, emedan lasten på grund av fukt varit väsentligt tyngre än normalt [196].

Det är ifrågasatt när ansvarsfrihet uppstår för bortfraktaren i anledning av lastens bristfälliga skick. Man stöter på likadana riktlinjer som ovan framfördes beträffande lastens normalegenskaper.

I engelsk rätt tillämpas de allmänna avtalsrättsliga utgångspunkterna vad gäller bedömningen av lastens avtalsenliga egenskaper. Det har dessutom anförts att lasten skäligen skall motsvara avtalets beskrivning [197]. Vid avsaknad av hållpunkter för en individuell prövning kan man konstatera att kutymen på lastningsorten har relevans i sammanhanget [198]. Ej heller i engelsk rätt tycks man i regel kunna hävda att lasten inte uppfyller en viss minimistandard [199].

I The Steamship Isis Co., Ltd. v. Bahr [200] var det fråga om bortfraktarens rätt till frakt. Befraktaren skulle avlämna en full och komplett last av "wood pulp" innehållande ca. 50 % vatten. Vid

---

[196] Se även ND 1911.405 (SHD), ND 1911.X f. och ND 1945.138 (SøHa).

[197] Se om bedömningen Mackill v. Wright (1888) 14 App.Cas. 106 HL varvid det uttalades att befraktaren inte var berättigad till fraktnedsättning, emedan orsaken till bristande intagning var att lasten inte var avtalsenlig, Coombe, Marshall & Co. v. Price & Pierce (1921) 7 Ll.L.Rep. KB och Potter v. New Zealand Shipping Co. (1895) 1 Com.Cas. 114 QB. Se vidare Scrutton s. 153: "The cargo must reasonably comply with the terms of the charter". Se även Carver §§ 1079 och 1084 samt Holman s. 197.

[198] Se Angfartygs A/B Halfdan v. Price & Pierce (1939) 64 Ll.L.Rep. 290 CA varvid "custom of the trade" var av relevans. Certepartiets villkor uteslöt inte tillämpning av kutym. Se även Cuthbert v. Cummings (1855) 156 Engl.Rep.(R) 889 Exch.Ct. Se vidare Holman som anför, s. 208 f.: "Unless the charterparty provides otherwise, charterers are obliged to ship only that kind of the cargo in question which is customarily shipped at loading port. Some cargoes also vary in weight, size or condition at different seasons. The charterer complies with his obligation to load a full and complete cargo, if he provides one that is in the usual condition for that time of the year". Se Carver § 1086 och Leggett s. 172 ff.

[199] Se Akties. Steam v. Arcos, Ltd. (1933) 47 Ll.L.Rep. 159 CA och uttalandet av Scrutton, L.J. på s. 162.

[200] /1900/ A.C. 340 HL.

inlastningen hade lasten frusit med påföljd att den tog mera utrymme i anspråk än normalt. Bortfraktaren krävde tilläggsfrakt. HL ansåg att det inte fanns någonting i certepartiet som närmare skulle ha preciserat lasten och att det var inom möjligheternas ram att lastningen skulle ske vintertid. Bortfraktaren ansågs bära risken för att lasten inte var sådan att den skulle ha möjliggjort en så effektiv intagning som möjligt. Lasten ansågs vara avtalsenlig. Det betonades särskilt att parterna borde ha preciserat volymen i certepartiet om de ansåg frågan vara av relevans.

Det är bortfraktarens sak att bevisa att lasten inte är avtalsenlig [201].

Även i amerikansk praxis påträffar man klart belägg för att bortfraktaren bär risken för lastens egenskaper och därmed för intagningseffektiviteten om inte certepartiet innehåller närmare preciseringar eller om fråga inte är om **misrepresentation** eller **mistake** [202].

I M/S Seagull [203] invände bortfraktaren att lastens stuvningsfaktor var ca. 55 kubikfot per **long ton**, medan den normala stuvningsfaktorn var ca. 30 kubikfot inklusive **broken stowage**. Majoriteten ansåg emellertid lasten vara avtalsenlig (s. 5): "It is the undeniable fact that the governing Charter Party terms and conditions were negotiated by the parties in the usual and customary manner and that the Owners accepted these terms and conditions including the description of the cargo as being 'wire rods in coils, weighing about 900 kos. each'. The Charter Party was approved in its presented

---

[201] Se Akties. Steam v. Arcos, Ltd. (1933) 47 Ll.L.Rep. 159 CA.

[202] Se om certepartitolkning The Empire (1895) 69 F. 101 5CCA. I S.O. Stray & Co., Inc. v. Trottier, Ide & Co. (1922) 280 F. 249 DMass hade fartygets lastkapacitet beskrivits som "estimated about 10,000 bales capacity". Befraktaren hade förpliktat sig att avlämna en full och komplett last av ylle i balar. Endast 6.360 balar kunde inlastas. Befraktaren vägrade att betala hela den avtalade lumpsumfrakten. Beträffande bortfraktarens fraktkrav uttalade domstolen att ifrågavarande lasttyp i balar normalt varierade mellan 16 och 30 kubikfot och att i detta fall hade medeltalet varit 23 kubikfot. Parterna hade i samband med avtalsförhandlingarna utgått från att balarna skulle vara 16 kubikfot. I så fall kunde fartyget ha intagit den avtalade mängden. Det ansågs vara fråga om **mutual mistake**. Då bortfaktaren hade uppgivit lastkapaciteten i god tro ansågs befraktaren vara skyldig att betala full lumpsumfrakt. Se även Overseas Shipping & Logistics, Inc. - Cabinda Gulf Oil Co. (1987) SMA 2418. Jfr Edward R. Smith 1929 AMC 962 MDAla.

[203] (1972) SMA 700.

> form and signed by the Owners' authorised representative ... without any objection and/or clarification with respect to the description and/or measurement of the booked cargo" och (s. 7) "The fact that this cargo stowed at a considerably higher factor than that as was estimated by the Owners does not afford the Owners an escape because, in the opinion of the majority arbitrators, the Owners were obliged as prudent steamship operators to satisfy themselves as to the suitability of the cargo versus the vessel's cubic capacity" [204].

Den stora variationsbredden beträffande lastens normalegenskaper skall föranleda bortfraktaren att avväga i vilken grad lastens egenskaper skall preciseras i certepartiet. I annat fall löper han en uppenbar risk för

---

[204] Skiljemannen i minoritet ansåg lasten vara avtalsstridig. I S/S Allegiance (1986) SMA 2262 hade avtal ingåtts på Asbatankvoy. Bortfraktaren ansågs inte berättigad till dödfrakt då volymen uppfyllts före dödvikten. Skiljemännen uttalade om klausulen "to carry ... ton MOLO Vessel's option" att det inte var fråga om (s. 283) "a warranty or an undertaking on the part of the charterer to supply cargo. Hence, the charterer has not undertaken or warranted that it will supply cargo having the tonnage set forth in Part I". I M/V Tharros (1980) SMA 1480 uttalade domstolen i frågan om bortfraktarens rätt till dödfrakt bl.a. att (s. 222) "Owners who charter out their vessels for the carriage of extraordinary cargo of questionable cubic stowage ... must completely satisfy themselves that they have very closely investigated the configuration of the commodity, and any special loading requirements which might affect the overall stowage factor ...". I samma riktning antyder S.S. Finland 1970 AMC 392 Arb. I resecertepartiet hade lasten beskrivits som "copper concentrates and/or copper precipitates" och "Charterers guarantee average moisture content on composite of each hold at time of loading as follows: Copper concentrates - maximum 12.5 %. Copper Precipitates - namely cement copper if included, maximum 15 %". Fartyget var tidsbefraktat av ett svenskt rederi. Tidsbefraktaren underbortfraktade fartyget för en resa från Förenta Staterna till Väst-Europa. Resebortfraktaren (tidsbefraktaren) vägrade att motta lasten, emedan svenska offentligrättsliga bestämmelser tillät en fukthalt på maximalt 8-10 %. Enligt resebortfraktaren var det inte fråga om "lawful merchandise". Skiljemännen uttalade om invändningen att "It may have been so regarded by Swedish authorities, but it was in accordance with the Charter Party which the Owner had signed and had, therefore, obligated himself to carry. It was definitely the Owners' (avseende resebortfraktaren; förf.anm.) responsibility to make sure that the vessel he was fixing on this cargo was suitable to carry the same, and not unsuitable because of regulations of the Government whose flag she flew". Skiljemännen nämnde även att resebefraktaren inte kunde förutsättas ha närmare kännedom om tidscertepartiets villkor. Resebortfraktarens krav på ersättning förkastades. Se dock Allegiance (1984) SMA 1980 och om tolkningen av den exakta ordalydelsen i Asbatankvoy kl 3. Jfr vidare The John A. Briggs (1903) 120 F. 6 3CCA och M/V Hiei Maru (1977) SMA 1106. Se även Anderson s. 886 och Poor s. 86 ff.

brott mot den konkreta lastkapaciteten. Å andra sidan kan en mycket detaljerad beskrivning i certepartiet föranleda senare problem i konossementsförhållandet, emedan fartyget inte i regel har tillräckligt goda möjligheter att kontrollera beskrivningen som överförts till konossementet[205].

Motsvarande problemställningar aktualiseras i regel inte i tidsbefraktningsförhållanden, emedan beskrivningen avser den abstrakta lastkapaciteten.

b. Sättet för lastens avlämnande och stuvning

Avlämnande

Enligt SjöL 89 § 1 mom. och 90 § 2 mom. skall vid resebefraktning godset av befraktaren avlämnas i sådan ordning och på sådant sätt att det bekvämligen kan tas ombord, stuvas och lossas. Lastens avlämnande sker enligt befraktarens val. I motiven till 90 § 2 mom. har man dock uttalat att även bortfraktaren skall ha möjlighet att bestämma om sättet för lastens avlämnande så att utrymmena ombord kan utnyttjas så effektivt som möjligt [206]. Någon närmare uppgiftsfördelning mellan parterna framgår inte. Man torde dock kunna utgå från att befraktaren skall följa bortfraktarens eventuella instruktioner om sättet för avlämnandet, men att befraktaren inte behöver gå längre än att "godset levererades med vederbörlig hänsyn tagen till fartygets förmåga att mottaga godset, till dess behöriga stuvning och till lossningen" [207].

Om befraktaren inte har följt bortfraktarens instruktioner i enlighet med det sagda eller, vid avsaknad av närmare instruktioner, regleringen i SjöL 90 § 2 mom. och om detta har föranlett bristande lastintagning kan bortfraktaren inte hållas ansvarig härför. Frågan om rätt avlämnande accentueras i sådana fall då lasten avlämnas efterhand och då den påverkar fartygets sjövärdighet. Exempelvis är det av betydelse att tung last avlämnas före lätt last [208].

---

205 Se Gram s. 84 och Jantzen (Baltcon) s. 22 f. Se om problem i konossementsförhållandet BIMCO, Check Before Fixing! 1/4/5-86.

206 Se Kom.miet. 1939:8 s. 59 f., SOU 1936:17 s. 101 och Instilling 1936 s. 39.

207 Se SOU 1936:17 s. 101.

208 Spörsmålet har aktualiserats bl.a. i två äldre avgöranden. I ND 1917.129 (Overretten i København) stuvades först fartygets akterrum varefter avlastaren avlämnade

Å andra sidan kan bortfraktaren inte vara passiv. I enlighet med allmänna lojalitetshänsyn är det naturligt att då bortfraktaren är medveten om det felaktiga avlämningssättet skall han bidra till korrigering av störningen genom att vägra att inta lasten och genom att reklamera hos motparten om läget [209].

Bortfraktarens möjligheter att vädja till felaktigt sätt för lastens avlämnande som grund för ansvarsfrihet vid bristande intagning kan anses vara begränsade. I regel föreligger det information om avlämningssättet.

Stuvning

Enligt SjöL 89 § skall resebefraktaren avlämna godset vid fartygets sida och resebortfraktaren ta det ombord, sörja för underlag, garnering och annat som erfordras för stuvningen, samt utföra denna. Enligt SjöL 101 § 1 mom. skall resebortfraktaren lasta, stuva, behandla, befordra, förvara och lossa godset på lämpligt och omsorgsfullt sätt [210].

---

ett parti som var tyngre än det redan inlastade. Med hänsyn till fartygets sjövärdighet kunde fartygets förrum härefter inte lastas fullt. Mottagarens krav på bristande intagning av last förkastades, emedan lasten hade tagits ombord efterhand som den avlämnats utan att befälhavaren hade upplysts om att man senare skulle avlämna tyngre last och emedan befälhavaren därmed inte hade haft anledning att beakta detta vid stuvningen ombord. I ND 1916.132 (Overretten i København) avlämnades lasten inte med hänsyn till vikten och dimensionerna i sådan ordning som befälhavaren hade krävt. Domstolen uttalade att avlastaren i allmänhet hade rätt att bestämma var i fartyget de skilda partierna skulle inlastas, men med hänsyn till befälhavarens ansvar för fartygets sjövärdighet ansågs det vara en förutsättning i fråga om lastkapacitetens iakttagande att befälhavarens instruktioner om sättet för lastens avlämnande efterföljdes. Befraktarens krav på ersättning i anledning av bristande intagning förkastades. Senare lagstiftning kan inte anses ha ändrat de av avgörandet framgående principerna. Jfr ND 1918.449 (Kristiania sjøret). Se Rørdam s. 20 not 13 som nämner att fördelningen av lätt och tung last bör företas av befraktaren och befälhavaren i samråd. Se även Jantzen (Certepartier) s. 45. Se ytterligare NSM 1925 s. 3091. Jfr beträffande angloamerikansk rätt The John A. Briggs (1903) 120 F. 6 3CCA, Carver § 1086, Anderson s. 887 och Vandeventer s. 815.

209 Jfr om verkan av försummad reklamation vid bristfälligt avlämnande av last ND 1948.474 (SøHa).

210 Sistnämnda lagrum är tvingande inom den ram som stadgas i SjöL 168, 168 a och 168 b §§. Denna aspekt skall inte betonas i det följande Se härom Selvig (Det såkalte) s. 194 ff. och s. 201 beträffande FIO- klausulernas genomslagskraft. Se även Palaja (FIO) s. 150 ff.

Stuvningseffektiviteten påverkar ansvaret för den konkreta lastkapaciteten. Av ovan nämnda stadganden framgår att stuvningen som utgångspunkt skall handhas av resebortfraktaren [211]. I sådana fall uppstår inga särskilda problem beträffande den konkreta lastkapacitetsangivelsen med undantag för betydelsen av befraktarens vetskap om den otillbörliga stuvningen. Det är inte uteslutet att denna omständighet påverkar riskfördelningen om inte befraktaren reklamerar mot stuvningssättet [212]. En justering av fraktnedsättnings- och skadeståndspåföljderna på motsvarande sätt som nedan anförs beträffande inverkan av befälhavarens och befälets försummelser i fråga om övervakningsskyldigheten vid stuvningen kan i så fall förordas.

Om stuvningsfunktionerna enligt certepartiet har överstyrts på befraktaren är frågan om otillbörlig stuvning av relevans. Det är inte ovanligt i klausulpraxis att åtminstone någon form av överstyrning äger rum. Av FIO (=free in and out) - alternativen avses i sammanhanget FIOS (= free in and out and stowed) [213].

Som utgångspunkt skall utredas i vilken omfattning överstyrning ägt rum. Den aktuella klausulen kan påverka utgiftsfördelningen, funktions-

---

[211] Se Gram s. 84. Certepartiet kan upprepa denna utgångspunkt. Man talar om **gross terms**. Jfr om certepartiregleringen Beepeevoy 2 kl 13. Jfr även ND 1919.393 (SøHa). Jfr beträffande angloamerikansk rätt Scrutton s. 159 f. och s. 169 varvid det framgår att befraktaren har att "at his risk and expense to bring the cargo alongside and lift it to the ship's rail". Befraktarförpliktelsen går därmed något längre än i fråga om nordisk rätt. Jfr Glenn Bauer s. 1010 f. och Vandeventer s. 815.

[212] Se ND 1955.338 (SøHa) varvid befraktarens representant hade givit instruktioner beträffande lastningen. Bortfraktaren ansågs inte vara ansvarig för bristande intagning, emedan instruktionerna efterföljts. Jfr ND 1967.24 (NHD), även lagmannsrettens avgörande s. 31 och tidsbefraktningsfallet ND 1960.353 (Svensk skiljedom) s. 368 f. om tidsbefraktarens "samtycke" till stuvningssättet. Den aktuella frågan kan stödas på allmänna lojalitetshänsyn. Se exempelvis Taxell s. 81 ff. och s. 328 f.

[213] Se närmare exempelvis Grönfors (Sjölagens) s. 95. FIOT (= free in and out and trimmed) används i regel i samband med bulklaster, medan FIOS används beträffande övriga laster, se härom Selvig (Det såkalte) s. 188. Se exempelvis Gencon kl 5 (b) st 1: "The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed and taken from her holds and discharged by the Charterers or their Agents, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners". I Norgrain i standardform ingår närmast en kostnadsfördelning mellan parterna. Se The Marylisa- avgörandet i not 146 ovan varvid tvisten gällde denna fråga. Det var fråga om Norgrain i standardform av år 1973.

fördelningen och ansvarsplaceringen mellan parterna [214]. I fråga om vissa certepartiformuleringar har det varit oklart vad parterna närmare avsett eller vad formuleringen eftersträvar [215]. Även stuvningsfunktionens överstyrning har ibland väckt problem [216].

I nordisk doktrin har man vid behandlingen av FIO- alternativen i regel fäst särskild uppmärksamhet vid problemställningarna kring skador på godset, skador på fartyget, skador på tredje mans gods ombord och skador i andra utomkontraktuella förhållanden (såsom skador på kajanläggningar) [217]. Den nu aktuella infallsvinkeln har väckt mindre intresse och det är dessutom i viss mån oklart hur FIOS påverkar ansvaret för den konkreta lastkapaciteten [218].

> I ND 1949.485 (SøHa) var frågan om ansvaret för lastintagningen aktuell. I avtalet ingick följande reglering: "... the cargo to be loaded, stowed and discharged by the shippers/receivers without expenses to the vessel ..." och "The stevedores at the loading port shall be appointed by the Charterers, but shall be under the direction of the Master who shall remain responsible for the stowage of the cargo ...". Till stuvningsarbetet användes okunnig arbetskraft med

---

[214] Man talar även om "cost fio" och "performance fio". Se Selvig (Det såkalte) s. 178 ff. Se även Grönfors (Sjölagens) s. 92 ff.

[215] Se exempelvis ND 1944.298 (DHD) om endast utgiftsfördelning. Se närmare Selvig (Det såkalte) s. 176 ff. särskilt ss. 182-189.

[216] Se ND 1949.485 (SøHa).

[217] Se Grönfors (Sjölagens) s. 92 ff. Se även Selvig § 6. Se vidare Wetterstein (JFT 1982) passim och Tiberg s. 15 ff.

[218] Problematiken har dock noterats. Se Jantzen ND 1911.X: "Det mindre Indtagende kan f.Eks. skyldes daarlig stuvning, og hvis Befragteren selv skal besørge Lastens Stuvning, maa han ogsaa selv baere Følgerne af, at den ikke har vaeret ordentlig udført". Jfr idem s. 305 i samband med kommentaren till NSjöL 132 §. Se vidare Gram s. 84 som anför att risken för stuvningen ligger på rederiet, "og det endog på fiobasis". Grams uttalande är oklart, emedan det inte framgår vad han avsett med uttrycket "fio". Tydligen har stuvningsalternativet uteslutits, i vilket fall uttalandet är följdriktigt med den allmänt accepterade tolkningen av formuleringen. Se vidare det norska skeppsmäklarförbundets responsum 2/1986 (samling 1986 - 1987, fall 1) varvid FIOS- klausulen medförde att befraktaren fick stå risken för bristande intagning. Frågan gällde emellertid den grundläggande indelningen i abstrakt och konkret lastkapacitet och det framfördes inte att stuvningen i och för sig skulle ha genomförts bristfälligt.

påföljden att stuvningen var ineffektiv och att lastintagningen inte uppgick till det minimum som avtalet förutsatte. Befraktaren framställde ersättningskrav mot bortfraktaren på grund av kortskeppning. Domstolen utgick från att bortfraktaren var ansvarig om culpa på dennes sida förelåg beträffande stuvningen. Detta ansågs inte vara fallet, emedan tillbörlig övervakning hade förts av befälhavaren. Även tillbörlig reklamation om otillbörlig stuvning hade vidarebefordrats. Då emellertid bortfraktaren ansågs ha haft kännedom om svårigheterna med stuvningen i vederbörande hamn hade befraktaren rätt till ersättning.

Det ovan refererade avgörandets motiveringar har kritiserats främst med beaktande av bevisningshänsyn [219]. Motiveringarna visar att bortfraktarens ansvar avgjordes i stöd av en bedömning som närmast berörde **culpa in contrahendo**.

Man kan fråga sig om inte det rätta resultatet kunde ha uppnåtts på annat sätt. Riskfördelningen mellan parterna kunde ha avgjorts med utgångspunkt i den konkreta lastkapaciteten och bortfraktaren kunde ha frigjort sig från ansvar endast om för det första stuvningen var otillbörlig, för det andra detta faktum var orsaken till bristande intagning och för det tredje certepartiet tolkades innebära att befraktaren hade risken för stuvningen med hänsyn till funktionsfördelningen och ansvarsplaceringen. I certepartiet ingick en FIO- artad klausul. I detta konkreta fall kunde man även i anledning av certepartiformuleringen ha dryftat befraktarens eventuella **culpa in eligendo**.

Det är omotiverat att i detalj utreda hur långt FIO- besläktade klausuler omfördelar funktionerna mellan parterna och hurudan betydelse funktionsfördelningen har för ansvarsplaceringen. **Selvig** har gjort en ingående undersökning av problematiken, närmast med hänsyn till ansvaret för godsskador [220]. Undersökningsresultaten kan i tillämpliga delar beaktas i samband med den nu aktuella problemställningen.

Beträffande fysiska skador i kontraktsförhållanden har man ansett utgångspunkten vara att funktionsfördelningen påverkar ansvarsplaceringen[221]. Ansvarets överstyrning är klar om certepartiklausulen tolkas påverka funktionsfördelningen. Undantag accepteras om det framgår att

---

[219] Se ND 1949.XVIII.

[220] Se Selvig (Det såkalte) § 6. Jfr Palaja (FIO) passim, särskilt s. 148 ff.

[221] Se ND 1953.652 (Svea hovrätt) om skada på fartyg. Se även Selvig (Det såkalte) s. 179 ff.

manskapet medverkat i den aktuella operationen på ett culpöst sätt. Befälet anses dessutom ha en aktiv plikt att övervaka de aktuella operationerna om dessa har betydelse för fartygets sjövärdighet. Denna övervakningsplikt är ofta närmare hänförlig till stuvningen. Om stuvningen inte påverkar sjövärdigheten aktualiseras övervakningsplikten inte [222].

Med hänsyn till ansvaret för den konkreta lastkapaciteten har det ovan sagda den inverkan att bortfraktaren genom befälet skall övervaka stuvningen vad gäller sjövärdigheten. Övervakningen omfattar samtidigt stuvningseffektiviteten. I ett pragmatiskt perspektiv kan nämligen ovan nämnda övervakningsskyldighet inte verkställas på annat sätt än att den utövas i viss omfattning genomgående utan att en åtskillnad mellan "sjövärdighetsövervakning" och "ren stuvningsövervakning" kan göras. I så fall förordas en lösning enligt vilken befälhavaren och befälet skall utöva en genomgående övervakning över stuvningen i skälig omfattning trots en FIOS- klausul [223]. Den nyanserade riskfördelningen är i stort sätt densamma som beträffande sättet för lastens avlämnande.

Försummelser i övervakningsskyldigheten leder till att ansvar för den konkreta lastkapaciteten inte undgås. Även försummad reklamation kan ge upphov till skadeståndsansvar i den omfattning som försummelsen har givit upphov till skada för befraktaren.

Den rekommenderade lösningen verkar ge en riskfördelning på antingen - eller grund. Bortfraktaren bär ansvaret för bristande intagning om det inte visas att orsaken till störningen har varit bristfällig stuvning som befraktaren bär ansvaret för i stöd av en FIOS- klausul. I sistnämnda fall skall befälhavaren eller befälet ej heller ha visat culpa i fråga om övervakningen av stuvningen.

Då fraktnedsättnings- och skadeståndspåföljderna i fråga om den konkreta lastkapaciteten utgör de enda verkligen gångbara påföljderna kan man dock fråga sig om inte en närmare nyansering kan vidtas i sådana fall då övervakningsskyldigheten har förrättats culpöst. Befraktaren kan knappast anses undgå risken i sin helhet i sådana fall.

---

[222] Se Selvig (Det såkalte) ss. 176-194. Jfr fransk skiljedom i BIMCO Bulletin 1987 s. 8688 f.

[223] Jfr Gram s. 74. Jfr även ND 1960.353 (Svensk skiljedom) s. 367 om en tidsbefraktningssituation: "Beträffande fartygsbefälets åligganden i samband med lastning och stuvning kunna dessa icke sträcka sig längre än till en allmän tillsyn över att fartyget icke skadas eller att fara att gå till sjöss med lasten icke förefinnes. Uppenbart är, att det knappast är möjligt att uppdraga bestämda gränslinjer för befälets övervakningsskyldighet".

Skadeståndsansvaret kan justeras med hjälp av reglerna om skadans minimeringsskyldighet och medverkan till skadans uppkomst.

Fraktnedsättningsalternativet är mera problematiskt. Såsom i avsnitt 6.2.3. ovan har framgått kan de allmänna avtalsrättsliga riktlinjerna följas. Å andra sidan har man kunnat påvisa att fraktnedsättningen är en påföljd **sui generis** och företer tydliga skadeståndsrättsliga inslag. Bl.a. har man vid fartsvikt accepterat en **compensatio lucri cum damno**- reglering. I en sådan belysning föreligger det knappast hinder för att fraktnedsättningen kan justeras både vad gäller den schematiska och skönsmässiga delen med beaktande av principerna kring minimeringsskyldigheten och medverkan till förlustens uppkomst [224]. Det kan tilläggas att befraktarens vetskap om den otillbörliga stuvningen utan reklamation kan påverka justeringen även utan stöd i en FIOS- klausul [225].

I angloamerikansk rätt tycks man långt följa likriktade principer om FIOS- klausulens allmänna inverkan som ovan har anförts för nordisk rätts del. Befraktarens rätt att utnämna stuveriet påverkar inte ännu ansvarsfördelningen. I engelsk rätt synes man kräva en otvetydig klausul för ansvarsöverföring på resebefraktaren, men å andra sidan har en sådan överföring ansetts kunna äga rum trots att certepartiets ordalydelse närmast antyder om en kostnadsfördelning. I amerikansk praxis har man eventuellt inte sett särskilt strikt på överföring av ansvaret på befraktaren. Vissa nyansskillnader mellan engelsk och amerikansk rätt kan föreligga med beaktande av de riktlinjer som nedan framförs för tidsbefraktningens del. Om man utgår från att resebefraktaren bär ansvaret för dålig stuvning har detta tydligen verkan även i fråga om ansvaret för konkret lastkapacitet[226].

---

224 I regel tycks en ansvarsfördelning i fråga om fysiska skador i kontraktsförhållanden inte ha accepterats, se Selvig s. 193 f. och däri upptagna domstolsavgöranden. Jfr dock beträffande tidsbefraktning ND 1957.61 (NHD) och Michelet (Skade) s. 551 f.

225 Se vid not 212 ovan.

226 I M/V Sideri (1984) SMA 1932 hade den indirekta lastkapacitetsuppgiften inte uppfyllts. I resecertepartiet ingick en FIOST- klausul. Stuvningsmetoden medförde "excessive broken stowage". Risken för denna otillbörliga stuvning ansågs ligga på resebefraktaren. Ingenting uttalades om den eventuella betydelsen av befälets övervakning. Se vidare Carver §§ 1094-1106. Se om betydelsen av nu avsedda klausuler med hänsyn till rätten att debitera dödfrakt Brys & Gylsen, Ltd. v. J. & J. Drysdale & Co. (1920) 4 Ll.L.Rep. 24 KB varvid klausulen "the Charterers or their Agents are to provide and pay a stevedore to do the stowing of the cargo under the supervision of the Master" tolkades innebära att befraktaren hade ansvaret för stuvningen. Vid bristande intagning ålades befraktaren att betala dödfrakt åt bortfraktaren. Se i samma riktning Mikkelsen v. Arcos, Ltd. (1925) 42 T.L.R. 3 KB. Jfr NSM 1954 s. 3753. Se om övervakningsskyl-

Vid **gross terms**- situationer, alltså då bortfraktaren ombesörjer, står och svarar för stuvningen, kan befraktarens vetskap om den otillbörliga stuvningen utan reklamation påverka riskfördelningen. Som en förutsättning tycks man ha uppställt kravet på befraktarens aktiva intresse för stuvningsåtgärderna [227]. I dessa fall anses befraktaren ha givit sitt samtycke till stuvningsåtgärderna.

Då parts vetskap och culpa påverkar riskfördelningen inom ramen för stuvningsaspekten och då de ovan påtalade påföljderna kan bli föremål för en närmare justering är det uppenbart att man i samband med den konkreta lastkapaciteten jämte en i certepartiet ingående FIOS- klausul närmare borde reglera verkan av otillbörlig stuvning. Standardformuleringarna motsvarar i dagens läge inte detta behov.

---

dighet i sjövärdighetsfall Court Line, Ltd. v. Canadian Transport Co., Ltd. (1940) 67 Ll.L.Rep. 161 HL som gällde tidsbefraktning. I C.H.Z. "Rolimpex" v. Eftavrysses Compania Naviera S.A. (The "Panaghia Tinnou") /1986/ 2 Lloyd's Rep. 586 QB var det fråga om tolkning av Nuvoy vid lastskada. Certepartiets ordalydelse antydde att det var endast fråga om en kostnadsfördelning, men enligt Steyn, J. innebar klausulen även en ansvarsfördelning. Befälhavarens rätt att instruera vid stuvning medförde inte att bortfraktaren av den anledningen skulle stå för skadan. Om stuvningen skulle ha påverkat fartygets sjövärdighet skulle befälhavaren ha haft skyldighet att ingripa. Se vidare Holman s. 215. Se närmare noterna 227, 229 och 235 nedan. Se beträffande amerikansk rätt R.T. Jones Lumber Co. Inc. vs. Roen Steamship Co. 1960 AMC 46 2CCA och M.V. Ripley 1958 AMC 234 Arb samt vidare Anderson s. 898, Glenn Bauer s. 1011 f., Poor s. 86 f. och Vandeventer s. 812 och s. 815.

227 Se Ismail v. Polish Ocean Lines (The "Ciechocinek" /1976/ 1 Lloyd's Rep. 489 CA om tolkning vid godsskada. Se vidare Upper Egypt Produce Exporters v. "Santamana" (1923) 14 Ll.L.Rep. 159 Adm och uttalandet av Hill, J., s. 163: "... a shipper who takes an active interest in the stowage, and complains of some defects but makes no complaint of others which are patent to him, cannot be heard to complain of that to which he has made no objection". Se i samma riktning John Tullock v. Town Line (London), Ltd. (1923) 14 Ll.L.Rep. 122 KB. Jfr tidsbefraktningsfallen MSC Mediterranean Shipping Co. S.A. v. Alianca Bay Shipping Co. Ltd. (The "Argonaut") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 216 QB och A.B. Maritrans v. Comet Shipping Co. Ltd. (The "Shinjitsu Maru No. 5") /1985/ 1 Lloyd's Rep. 568 QB. Se även Holman s. 214 och Anderson s. 890 samt beträffande äldre rätt Leggett s. 185.

Utredningen ovan har berört resebefraktning. I tidsbefraktningen utgår generaltidscertepartierna [228] och SjöL 139 § 1 mom. från att tidsbefraktaren ombesörjer stuvningsfunktionerna. Befälhavaren och besättningen skall medverka endast i den grad som är sedvanlig vid resebefraktning i den aktuella farten. NUSjöL medför inte ändringar i denna konstellation. Formuleringen i NYPE "under the supervision of the Captain" tycks åtminstone inte enligt engelsk rätt överföra ansvaret på tidsbortfraktaren. Den reflekterar endast befälhavarens skyldigheter och rättigheter vilka vore tillämpliga även utan klausulstöd. Tillägget "and responsibility" synes medföra en överföring av ansvaret på tidsbortfraktaren enligt engelsk rätt, medan rättsläget enligt amerikansk rätt till denna del är osäkert [229]. I tanktidscertepartier ingår en reglering av ansvarsfördel-

---

[228] Se Baltime kl 4: "The charterers to arrange and pay for loading, trimming, stowing ...", och kl 9: "The Master ... to render customary assistance with the Vessel's crew". Se även kl 13 st. 2. Se även Linertime kl 5, 10 och 12. Hänvisningarna till "customary assistance" avser även annat än lastning, stuvning och lossning, se Palaja s. 86.

[229] I NYPE kl 8 ingår en reglering att bl.a. stuvningen sker "under the supervision of the Captain". Se Court Line, Ltd. v. Canadian Transport Co., Ltd. (1940) 67 Ll.L.Rep. 161 HL. I Time Charters s. 204 f. föreslås tillägget "and responsibility" för ansvarsöverföring tillbaka till tidsbortfraktaren. I A.B. Maritrans v. Comet Shipping Co. Ltd. (The "Shinjitsu Maru No. 5") /1985/ 1 Lloyd's Rep. 568 QB, varvid betydelsen av Paramount- klausulen i NYPE inte diskuterades, accepterades en nu avsedd ansvarsöverföring på tidsbortfraktaren i stöd av detta tillägg, men med följande reservation, se uttalandet av Neill, L.J. s. 575 om betydelsen av "and responsibility": "... as effecting a prima facie transfer of liability for bad stowage to the owners, but that if it can be shown in any particular case that the charterers by, for example, giving some instructions in the course of the stowage, have **caused** the relevant loss or damage the owners will be able to escape liability to that extent". Resultatet ansågs vara följdriktigt med Canadian Transport- avgörandet. Stuveriet ansågs inte vara "an agent" till tidsbefraktaren. Se likadana motiveringar i MSC Mediterranean Shipping Co. S.A. v. Alianca Bay Shipping Co. Ltd. (The "Argonaut") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 216 QB samt uttalandet av Leggatt, J. på s. 224: "... to confer the primary duty on the owners and in the absence of actual intervention by the charterers, as distinct from stevedores employed by them, the owners' liability will not be avoided". Denna tolkning av uttrycket "and responsibility" i NYPE bekräftades ytterligare i Alexandros Shipping Co. v. MSC Mediterranean Shipping Co. S.A. (The "Alexandros P.") /1986/ 1 Lloyd's Rep. 421 QB. Det ansågs ej heller föreligga behov av att göra en åtskillnad i ansvarsfrågan mellan godsskadefall och skador på fartyget. Steyn, J. gjorde dessutom det förtydligandet att den primära ansvarsöverföringen på tidsbortfraktaren beträffande stuveriets åtgärder berörde hela lastnings-, stuvnings-, trimnings- och lossningsoperationen. Detta innebar att (s. 424) "it covers not only the mechanical process of handling the ship's gear and

ningen: Tidsbortfraktaren bär ansvaret, men tidsbefraktaren står för utgifterna [230].

Om tidscertepartiet tolkas avse den konkreta lastkapaciteten frågar man sig huruvida de för resebefraktningsfall uttalade lösningsrekommendationerna kan tillämpas. Det ovan nämnda tillägget om sedvanlig medverkan från befälhavaren och besättningen ger upphov till problem. Denna medverkan tolkas ske på tidsbortfraktarens ansvar. Medverkan utöver det sedvanliga sker på tidsbefraktarens ansvar [231]. Till sedvanlig medverkan hör i regel inte att besättningen konkret deltar i stuvningsarbetet [232]. I så fall faller risken för de konkreta stuvningsåtgärderna på tidsbefraktaren. Däremot innebär det nu sagda inte att tidsbefraktaren även skulle svara för fartygets sjövärdighet. Övervakningen till denna del kan inte delegeras, utan ansvaret förblir hos tidsbortfraktaren. Dessutom har man framfört att

---

cargo but also matters of stevedores' negligence in strategic planning of loading and discharge of the cargo".

Ovan nämnda tolkning har synbarligen inte accepterats i amerikansk rätt, se Glenn Bauer s. 1009 not 102 och Time Charters s. 211 f. Jfr Coca Cola Co. vs. S.S. Norholt 1972 AMC 388 SDNY. Skillnaden i rättsläget förklaras tydligen därav att man i amerikansk rätt är benägen att betrakta befälhavaren under vissa förutsättningar ha ställningen av en **borrowed servant** för vilken tidsbefraktaren bär ansvaret, se vid not 235 nedan. Dessutom skall beaktas att i Coca Cola- avgörandet framgick att befraktaren hade aktivt deltagit i stuvningens planering och ansågs därmed ha medverkat till skadans uppkomst. Se även Diamond s. 55 ff. om oklarheter vid tolkningen av NYPE. Jfr Michelet (Skade) s. 549 ff. I Sylvester Hayes v. Wilh Wilhelmsen Enterprises, Ltd. 1988 AMC 259 11CCA betonades att NYPE kl 8 inte avser personskador, se särskilt s. 264 ff.

230 Se exempelvis Shelltime 3 kl 13 varvid tidsbefraktaren står för stuvningskostnaderna, men "... this shall not relieve Owners from responsibility at all times for proper stowage, which must be controlled by the master, who shall keep a strict account of all cargo loaded and discharged". I klausulen ingår vidare en reglering av regressomgången. Jfr Michelet (Skade) s. 547 f.

231 Se SOU 1936:17 s. 210 om sedvanlig medverkan: "Om och såvitt befälhavare och besättning lämna sådan medverkan vid lastning, stuvning och lossning, som nämnts ..., har bortfraktaren gentemot befraktaren principiell skyldighet att svara för deras fel och försummelser". Vidare nämns att tidsbortfraktaren har rätt till regress "där befälhavare och besättning lämna medverkan vid lastning, stuvning och lossning utöver vad dem ... åligger; de böra härvid anses såsom arbetande på befraktarens uppdrag och på hans risk". Se även Kom. miet. 1939:8 s. 86 f. och Instilling 1936 s. 67. Se vidare Jantzen s. 352. Jfr Michelet (Skade) s. 547 ff.

232 Jfr Palaja s. 87.

befälets tillsyn beträffande stuvningen är av allmän karaktär. Den i samband med FIOS- klausulen uttalade pragmatiska infallsvinkeln gör sig gällande även i tidsbefraktningen. Man är även benägen att acceptera en jämkning av skadeståndsansvaret enligt ovan för resebefraktningen förordade riktlinjer [233].

I angloamerikansk rätt har ansvarsfrågorna vid lastning, stuvning och lossning i regel behandlats enligt likadana riktlinjer inom rese- och tidsbefraktningen. I tidsbefraktningen är det angeläget att överstyra bl.a. stuvningsfunktionerna genom certepartivillkor [234].

Vid avsaknad av en närmare certepartireglering, jfr vid not 229 ovan, uppfattas befälhavarens faktiska insats i engelsk rätt innebära att tidsbortfraktaren är ansvarig för störningar i anledning därav även om anknytning till fartygets sjövärdighet inte föreligger, medan man i amerikansk rätt gör en närmare nyansering som påminner om infallsvinkeln i nordisk rätt. Det är enligt amerikansk rätt av vikt att avgöra i vilken kapacitet befälhavaren vidtog en bestämd åtgärd. Om en anknytning till fartygets sjövärdighet föreligger (exempelvis med hänsyn till stabiliteten) uppträder befälhavaren för tidsbortfraktarens räkning, medan han och besättningen har egenskapen av **borrowed servants** om aktiviteterna berör andra omständig-

---

[233] Se ND 1957.61 (NHD). Ett på Baltime tidsbefraktat fartyg hade skadats i samband med att tunga järnplattor hade lastats ombord från ett vrak på ett otillbörligt sätt. Domstolen fördelade ansvaret för skadorna mellan avtalsparterna. I domskälen uttalades att det var befälhavarens sak att sörja för fartygets sjövärdighet och att han i samband med lastningen underlåtit att göra detta. Befälhavaren ansågs härvid vara tidsbortfraktarens medhjälpare. I ND 1960.353 (Svensk skiljedom) som gällde ansvaret för försening och extra bunkerförbrukning i anledning av omstuvning uttalade skiljemännen bl.a., s. 367: "Beträffande fartygsbefälets åligganden i samband med lastning och stuvning kunna dessa icke sträcka sig längre än till en allmän tillsyn över att fartyget icke skadas eller att fara att gå till sjöss med lasten icke förefinnes. Uppenbart är, att det knappast är möjligt att uppdraga gränslinjer för befälets övervakningsskyldighet". Se även Selvig (Det såkalte) s. 186 f. Se vidare Palaja s. 88. Michelet går eventuellt något längre genom att han förutsätter en övervakning av stuvningen över lag. Det är emellertid oklart huruvida detta har avsetts, se Michelet (Skade) s. 551 f.: "... at kapteinen i norsk rett under et tidscerteparti antagelig vil bli ansett for å ha plikt til både å sørge for skipets sjødyktighet og å tilse forsvarlig stuing. Tidsbefrakteren har på den annen side i begge tilfelle ansvaret for feil som stuerne begår". Se vidare ibidem om ansvarsfördelningen: "Kapteinens overvakningsplikt synes således ikke nødvendigvis å tilsi at befrakteren skal fritas helt for de feil stuerne gjør. Er det feil på begge sider, vil vel derfor ansvaret i norsk rett oftest bli delt mellom tidsbefrakter og reder i henhold til strl.ikrl. § 26, hvilket som regel antagelig vil si med en halvpart på hver ...".

[234] Se Time Charters s. 203 och s. 210. Se även Anderson s. 890 och Poor s. 31. Jfr Palaja s. 88 och Michelet (Skade) s. 548 f.

heter [235]. I amerikansk rätt har det nu sagda sina reflektioner även med hänsyn till lastkapaciteten och den därvid tillämpliga riskfördelningen [236].

I M.V. Robertina [237] hade avtal om konsekutiva resor ingåtts närmast på sedvanliga tidsbefraktningsvillkor. Den tilltänkta lastmängden kunde inte intas av stabilitetshänsyn. Ansvaret för den bristande intagningen ansågs ligga hos tidsbefraktaren med motiveringen att

---

[235] Se beträffande engelsk rätt Court Line- avgörandet, not 229 ovan, och uttalandet av Lord Wright, s. 169: "It follows that to the extent that the master exercises supervision and limits the charterer's control of stowage, the charterer's liability will be limited in a corresponding degree". Jfr Brys & Gylsen, Ltd. v. J. & J. Drysdale & Co. (1920) 4 Ll.L.Rep. 24 KB. Övervakningsskyldigheten har inte anknutits till klausulen "customary assistance with vessel's crew".

Om en ansvarsöverföring på tidsbortfraktaren anses ha ägt rum i stöd av en certepartiklausul är en justering av skadeståndsansvaret på grund av tidsbefraktarens medverkan tydligen inte möjlig. Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945 som tillåter jämkning på grund av skadelidandes medverkan avser utomkontraktuella, inte kontraktuella förhållanden. I kontraktuella förhållanden är det fråga om att betona "the dominant and effective cause of the loss" samt att avgöra ansvaret i enlighet härmed. Se härom The Shinjitsu No. 5- avgörandet i not 229 ovan. Jfr The Argonaut- avgörandet i not 229 ovan s. 224 varvid samma syn inte ansågs vara särskilt relevant.

Se beträffande amerikansk rättspraxis Thomas P. Beal 1926 AMC 438 3CCA, bl.a. s. 445: "... that responsibility for the seaworthiness of a chartered ship is on the shipowner ... But that, generally, means responsibility for her seaworthiness of the ship as against perils of the sea; it does not, in every instance, mean responsibility for her seaworthiness in respect to stowage of cargo". I uttalandet ingår en åtskillnad mellan resevärdighet och lastvärdighet, se om dessa termer avsnitt 7.2.1. nedan. Se vidare Nichimen Co., Inc. vs. M/V Farland 1972 AMC 1573 2CCA, Heinz Horn - Marie Horn 1969 AMC 1495 och 1968 AMC 2548 5CCA s. 2560, Board of Commissioners of the Port of New Orleans v. M/V Space King 1978 AMC 856 EDLa och The Santona (1907) 152 F. 516 SDNY. Se dock Oxford Paper- avgörandet, not 239 nedan, varvid närmast den engelska ståndpunkten synes ha accepterats. Se den närmare nyanseringen av Pritchett passim. Pritchett förordar vid tolkningen av 1946 års version av NYPE att kl 24 som innehåller en inkorporering av COGSA (Haag- reglerna) prioriteras framom kl 8 vad gäller befälhavarens och besättningens ställning. Ställningstagandet berör närmast godsskadeansvaret. Se ytterligare Glenn Bauer s. 1004 f., Time Charters s. 204 f. och s. 210 f. och Trowbridge s. 752.

I amerikansk rätt synes man kunna fördela ansvaret mellan parterna, se Coca Cola-avgörandet i not 229 ovan.

[236] I engelsk rätt påträffas denna anknytning även, se Court Line- avgörandet, not 229 ovan och uttalandet av Lord Wright på s. 168.

[237] (1977) SMA 1151.

(s. 6) "while the Captain may be the servant of the Owner with respect to vessel safety and stability, he is the servant of the Charterer with respect to utilization of the vessel's available capacity. In other words the risk of being unable to load any particular quantity of cargo because of improper stowage or trimming belongs to the Charterer". - I avgörandet var det fråga om ansvar för beteendet, emedan man tycks ha utgått från den abstrakta lastkapacitetens princip [238].

Av ovan refererade avgörande får man uppfattningen att det vore fråga om en antingen - eller lösning. I samband med fysiska skador har man dock i amerikansk praxis funnit belägg för att fördela ansvaret [239].

Med hänsyn till riktlinjerna ovan kan man även i fråga om tidsbefraktningen acceptera de för resebefraktningen gällande lösningsrekommendationerna förutsatt att man följer den i tidsbefraktningen gällande normala funktionsfördelningen [240].

I tidscertepartiet kan ingå en för bortfraktaren avsedd friskrivningsklausul, men omfattningen styrs av de riktlinjer som ovan i avsnitt 6.2.5.2. har framförts [241].

Det är givet att man beträffande hela den ovan påtalade problemställningen skall beakta att stuvningen har varit otillbörlig. Denna fråga kan inte lösas på ett entydigt sätt. Kutymen i vederbörande fart och god stuvningspraxis är avgörande moment vid denna avvägning [242].

---

[238] Jfr motsatt resultat i M/V Dimitris LF (1980) SMA 1432, varvid motiveringarna dock är oklara. Jfr The Kaupanger (1917) 241 F. 702 SDNY varvid det var fråga om bristande lastmängd på väderdäcket. Orsaken härtill var uppkommen slagsida vid lastningen. Tidsbortfraktaren ansågs ansvarig för störningen, emedan befälhavaren hade mera sakkunskap inom stuvningen än tidsbefraktaren. Befälhavaren uppträdde som tidsbortfraktarens representant. Sjövärdighetshänsyn gjorde sig uppenbart gällande trots att detta inte explicit framgår av motiveringarna. Se Grand Navigator (1983) SMA 1853 om sättet att avlämna containrar. Tidsbefraktaren ansågs bära risken för detta.

[239] Se Oxford Paper Co. v. The Nidarholm (1931) 282 U.S. 681 om ansvarsfördelningen i samband med lastskada och Glenn Bauer s. 1010.

[240] Denna jämförelsemöjlighet är ändamålsenlig även ur den synvinkeln att avtal ibland ingås på tidsbefraktningsbasis avseende en resa. Jfr exempelvis M/V Dimitris LF (1980) SMA 1432 och Trowbridge s. 750.

[241] Se ND 1954.303 (Norsk skiljedom).

[242] Se exempelvis Ioannis P. Goulandris 1959 AMC 1462 SDNY. Jfr Anderson s. 890.

c. Stuvningsmaterialet

I föregående avsnitt utgjordes den grundläggande faktorn av att stuvningen var otillbörlig. Däremot har ställning inte tagits till hur stuvningsmaterialet vid behörig stuvning skall betraktas.

I fråga om stuvningsmaterialet skall man avgöra huruvida detta ingår i lastmängden.

Stuvningsmaterialet berör den aktuella lasten. Det är naturligt att kvarvarande material från tidigare transporter hör till bortfraktarens risksfär om det inte behövs för den aktuella lasten [243].

Stuvningsmaterialet kan ta utrymme i anspråk i vikt och/eller volym till den grad att befraktaren invänder att bortfraktaren ansvarar för bristande intagning [244].

I angloamerikansk rätt har man tagit ställning till tolkningsspörsmålet.

> I Thomson v. Brocklebank [245] hade fartyget i resecertepartiet beskrivits som "... of 5,600 tons deadweight cargo capacity" och "The owners guarantee to place 5,600 tons deadweight cargo capacity ... at disposal of charterers". Det visade sig att denna viktmängd inte ställdes till befraktarens förfogande. Orsaken var att ombord fanns 32 ton stuvningsmaterial (**dunnage**). Detta var nödvändigt för tillbörlig stuvning och ventilation av lasten. Det var bortfraktarens sak att sköta om stuvningen. Atkin, J. ansåg att certepartiets beskrivning inkluderade behövligt material för stuvning. Bortfraktaren hade därmed inte brutit mot avtalet [246].
>
> I den amerikanska skiljedomen M.V. Ripley [247] ansåg man i motsats till Thomson v. Brocklebank att stuvningsmaterial inte kunde in-

---

[243] Denna fråga kan även ha samband med **full reach and burthen**- principen, se avsnitt 6.6.4.1. ovan. Se Steamship Argofax 1962 AMC 2378 Arb. Se även Jantzen s. 345 och Anderson s. 884.

[244] Jfr Jantzen s. 345.

[245] (1918) 23 Com.Cas. 283 KB.

[246] Se även Leopold Walford (London), Ltd. v. C. Czarnikow, Ltd. (1924) 19 Ll.L.Rep. 354 KB och Time Charters s. 44 f.

[247] 1958 AMC 234 Arb.

kluderas i klausulen "dead weight cargo carrying capacity". I resecertepartiet nämndes att fartyget var "guaranteed 9700 tons deadweight capacity and 565,000 cubic foot capacity for cargo". Lastens art hade preciserats i avtalet. Fartyget intog endast 9357 ton. Skillnaden hade orsakats av ombordvarande stuvningsmaterial. Skiljemännen betonade att bortfraktaren hade åtagit sig att lasta och stuva godset (**berth terms**). Ifall lastningen och stuvningen hade skötts av befraktaren (FIOS) skulle bortfraktaren inte ha haft ansvar för skillnaden.

I den amerikanska skiljedomen uppställdes en gräns som närmast motsvarar de lösningsrekommendationer som ovan framfördes beträffande otillbörlig stuvning. Man kan fråga sig huruvida en sådan argumentering är acceptabel vid tillbörlig stuvning.

Problemet kan lösas utgående från riktlinjer som delvis ansluter sig till fartygets sjövärdighet. Ifall det aktuella materialet ingår i kravet på fartygets lastvärdighet som enligt den närmare funktionsfördelningen mellan parterna faller på bortfraktaren är det inte fråga om befraktarens risk. Det föreligger inte orsak att närmare beröra denna problematik, se beträffande den detaljerade argumenteringen avsnitt 7.4.4. nedan. Bortfraktaren står närmast att känna till vad fartygets lastvärdighet innebär och hurudant sedvanligt lastvärdighetsmaterial som skall finnas ombord. Han skall även ha kännedom om materialets vikt och volym. En befraktare kan svårligen tänkas ha närmare uppgifter om nu avsedda omständigheter.

För stuvningsmaterialet gäller dock andra riktlinjer. I avsnitt 6.6.5.3.a. ovan betonades att lastens egenskaper skall bedömas med beaktande av lasten som transportföremål, inte som köpföremål. Härav följer att exempelvis lastens förpackning kan anses utgöra en del av lasten[248]. Förpackningen är ägnad att motarbeta lastskador och underlätta lasthanteringen. Stuvningen kan anses uppfylla samma ändamål även om man härtill dessutom kan anknyta sjösäkerhetsaspekter. Det vore följdriktigt att i denna belysning jämställa det använda stuvningsmaterialet och lastens förpackning. Man kan knappast tänka sig att fartygets containerkapacitet skulle anges utan beaktande av själva containern. Genom accepterandet av denna lösningsrekommendation är det irrelevant att utreda vem av parterna som skall ombesörja själva stuvningen. I lastkapacitetshänseende är denna fråga relevant endast vid otillbörlig stuvning.

---

[248] I liggetidssammanhang är man benägen att beakta lastens bruttovikt då lastkvantiteten ligger som bas för liggetidskalkylen, se Ihre & Pehrson s. 26 f.

6.6.6. Fartygets överkapacitet

6.6.6.1. Ansvaret

Utredningen ovan har utgått från att fartyget eventuellt har en underkapacitet. Även det motsatta kan vara fallet.

Det är inte uteslutet att bortfraktaren är ansvarig även vid överkapacitet. Frågan accentueras vid den abstrakta lastkapaciteten. Vid den konkreta lastkapaciteten är resultatet avgörande och det är irrelevant för befraktaren att närmare utreda huruvida ytterligare utrymme fanns för last.

Den marginal som genom **about**- förbehållet gäller kan anses omfatta även överkapacitetsfall. Bortfraktaren kan knappast anses ha brutit mot avtalet om överkapaciteten ligger inom marginalen [249]. Vid överskridning av marginalen kunde man förmoda att befraktaren inte har något närmare konkretiserat rättsskyddsbehov. Överkapaciteten kan dock ge upphov till ökade stabilitets-, trimnings- och stuvningssvårigheter [250]. I sådana fall kan man inte anse det uteslutet att befraktaren gör påföljder gällande.

> I ND 1949.322 (Norsk skiljedom) var fartygets faktiska dödvikt 4800 ton. I avtalet hade man angivit "cirka 4660 ton". Överkapaciteten berodde på att fartyget hade fått en lättare maskin än tidigare. Tidsbefraktaren hävdade att man bl.a. varit tvungen att inta extra sandbarlast av stabilitetshänsyn med ökade kostnader för befraktaren som påföljd. Skiljemännen ansåg att överkapaciteten medförde en fördel för befraktaren i form av ökade fraktintäkter och att nackdelarna inte översteg denna fördel. Stabilitetskostnaderna tillsammans med vissa andra brister ansågs dock berättiga befraktaren till en skönsmässig nedsättning av frakten [251].

Av skiljedomen framgår inte huruvida överkapaciteten ansågs ha överskridit den godtagbara marginalen. Motiveringarna visar även att ansvaret närmast baserades på fartygets allmänna bristfälligheter [252].

---

[249] Se NJA II 1891 s. 68. Jfr Capelle s. 162 och Schaps & Abraham s. 471.

[250] Se NJA II 1891 s. 68. Jfr Michelet s. 420, idem (Periodens) s. 598 och Rørdam s. 18. Jfr om skeppsbyggnadskontrakt Brunsvig s. 201.

[251] Jfr den köprättsliga delen ND 1951.191 (Norsk skiljedom).

[252] Se särskilt s. 332 i domskälen. Se vidare ND 1904.22 (Moss Sjøret) om befälhavarens skyldighet att övervaka att för mycket last inte lastades ombord.

6.6.6.2. Rätten till tilläggsfrakt?

Certepartiet kan givetvis innehålla en närmare reglering av frakten vid fartygets överkapacitet [253].

I annat fall skall det klarläggas huruvida bortfraktaren är berättigad till tilläggsfrakt.

I resebefraktningen kan frakten avtalas i enlighet med intagen eller utlossad kvantitet. Frakten justeras i enlighet med sättet för fraktens beräknande. Då marginalen har överskridits skall frakten dock beräknas på annat sätt. Ej heller vid avtal på lumpsumbasis kan en direkt justering äga rum [254].

> I SjöL 124 § 2 mom. stadgas: "Inlastas annat gods eller av gods, varom avtal skett, mer än avtalat var, erlägges därför gångbar frakt, dock ej mindre än enligt avtalet". Den norska lagtexten är i sak likalydande, medan de svenska och danska texterna utgår från att fraktens belopp är detsamma som enligt avtalet [255].

---

[253] Se Essotime 1966 kl 5: "The Charterer shall pay for the use of the Vessel hire at the rate of ... in ... currency on ... DWT, being the DWT on a draft of ... feet plus ..., and ... per ton on the additional deadweight, if and when, and to the extent used regardless of trade on Vessel's deadweight as per ...". I klausulen ingår en detaljerad reglering av det närmare beräkningssättet. Se Michelet s. 420 f. Se vidare Vagres Compania Maritima S.A. v. Nissho-Iwai American (The "Karin Vatis") /1987/ 2 Lloyd's Rep. 361 QB och /1988/ 2 Lloyd's Rep. 330 CA samt Compania Naviera Atrotos S.A. - Antco Shipping Co., Ltd. 1973 AMC 2070 Arb beträffande regleringen i ett avtal om konsekutiva resor.

[254] Se Gram s. 77 ff. om olika formuleringsalternativ. Se även Hasselrot s. 11 f. och Jantzen s. 236 och s. 356 om lumpsumfrakt.

[255] Se om motsvarande stadganden i tidigare sjölagar 1873 års SjöL 83 §, 1864 års svenska SjöL 84 § och 1891 års svenska SjöL 150 §. Se SOU 1930:11 s. 40 varvid det var meningen att utelämna frågan om tilläggsfrakt. Regleringen återintogs dock senare i förslagen, se Kom.miet. 1939:8 s. 76 samt SOU 1936:17 s. 174 och s. 356. Se även Beckman s. 142, Grönfors (Sjölagens) s. 190 ff. och Jantzen s. 235 ff. Se i tysk rätt HGB § 619 som följer den ovan nämnda svenska och danska regleringen. Se Schaps & Abraham s. 471.

Lagstadgandet visar att tilläggsfrakt utgår förutsatt att man faktiskt har inlastat mera än vad som avtalats [256]. Outnyttjad överkapacitet berättigar därmed inte till särskilt vederlag. Tilläggsfraktens berättigande är motiverat. Allmänt utgår man från att presumtion om vederlagsfri prestation inte kan komma i fråga, om inte annnat visas [257].

Enligt lagstadgandets ordalydelse utesluts tillämpningen inte i lumpsumfall. Det har emellertid uttalats att vid frakt på lumpsumbasis kunde ingen tilläggsfrakt utgå även om överkapaciteten har utnyttjats och att SjöL 124 § 2 mom. avser frakt beräknad på intagen eller utlossad mängd [258].

Beträffande lumpsumfrakten torde det vara klart att om den tillåtna marginalen inte har överskridits kan bortfraktaren inte vara berättigad till tilläggsfrakt [259]. Vid överskriden marginal och utnyttjad överkapacitet är läget mera problematiskt. Lumpsumfrakten har betraktats ha den karaktären att man inte betalar för transport av viss mängd last utan i stället för befraktarens rätt att sända fartyget till en bestämmelseort med lasten. Detta skulle leda till att tilläggsfrakt inte utgår. Karaktäriseringen har stött på kritik [260]. Lumpsumfraktens ställning har även diskuterats i samband med fördelningen av fraktrisken, se SjöL 125 § 1 mom. Vid tillämpningen av sistnämnda lagrum har man endast förordat en kasuistisk avvägning av huruvida lumpsumfrakt skall utgå trots att godset inte är i behåll [261].

---

256 Jfr ett äldre avgörande ND 1903.143 (Voldgiftskomité i København).

257 Se Grönfors (Sjölagens) s. 192, Gram s. 154 och Jantzen s. 248. Bortfraktaren har ej heller någon skyldighet att motta last utöver avtalet. Vid en sådan vägran bryter han inte mot certepartiet. Lastkapacitetsuppgiften ger ramen för lastintagningsskyldigheten. Se Capelle s. 163: "Doch muss eine den Interessen des Charterers gerecht werdende Auslegung dazu führen in der Angabe über die Tragfähigkeit des Schiffes gleichzeitig die Festsetzung der zu verschiffenden Gütermenge zu sehen".

258 Se Jantzen s. 237. Jfr beträffande tillämpningen av SjöL 125 § SOU 1936:17 s. 175. I tysk rätt tillämpas HGB § 619 II tydligen inte i lumpsumfall, se Capelle s. 163 f.: "Aus der Unrichtigkeit seiner Angaben über die Grösse des Schiffes kann der Verfrachter ein Recht auf Erhöhung der Lumpsumfracht nicht herleiten, einerlei, ob der Befrachter den Laderaum des Schiffes vollständig ausnutzt oder nicht". Se även Schaps & Abraham s. 471.

259 Se ND 1934.52 (Oslo byrett) om lastmängd inom den godtagbara marginalen.

260 Se Jantzen i ND 1905.309 och idem (Certepartier) s. 137.

261 Se SOU 1936:17 s. 175: "Liksom i sjölagen saknas bestämmelse angående fraktberäkningen vid s.k. lumpsumbefraktning ..., nämligen för den händelse icke allt godset finnes i behåll vid resans slut". Av de svenska lagmotiven framgår även att

Det har framgått i avsnitt 6.2.3. ovan att nedsättning av lumpsumfrakten kommer i fråga vid underkapacitet. Vice versa kunde även tilläggsfrakt utgå under ovan nämnda förutsättningar.

I angloamerikansk rätt tycks det föreligga möjlighet att debitera tilläggsfrakt vid utnyttjandet av överkapaciteten även om frakten skulle vara avtalad på lumpsumbasis. Berättigandet basereas på en **quantum meruit**- princip [262].

Lumpsumfrakt har drag av tidsfrakt. Denna form för fraktens beräknande används i regel då lasten är opreciserad [263].

I standardtidscertepartierna avtalas tidsfrakten i regel antingen som ett fast belopp eller som ett belopp per dödviktston, kubikfot eller per annan måttenhet. Dessa alternativ ansluts till en bestämd tidsenhet. Nyanser förekommer [264]. Beräkningsenheten behöver inte vara anknuten till lastkapacitetsbeskrivningen [265].

> I ND 1949.322 (Norsk skiljedom) hade fartyget i Baltime beskrivits som "carrying about 4660 tons d.w. on Board of Trade summer

---

lumpsumfraktens ställning skall avgöras **in casu** i enlighet med parternas avsikt. Se detsamma i Kom.miet. 1939:8 s. 77. Se beträffande rättspraxis ND 1923.180 (SHD) och ND 1916.229 (SøHa). Se vidare Grönfors (Sjölagens) s. 193 och Jantzen ND 1905.305 ff. och idem s. 256 f. Jfr beträffande tysk rätt HGB § 617 II och hänvisningen till "In Bausch und Bogen". Se härom närmare Schaps & Abraham s. 696 ff.

262 Se S.S. Heathfield Co., Ltd. v. Rodenacher (1896) 2 Com.Cas. 55 CA och kritiken i Scrutton s. 340 f. Se även Vagres Compania Maritima S.A. v. Nissho-Iwai American Corp. (The "Karin Vatis") /1988/ 2 Lloyd's Rep. 330 CA, särskilt underrättens avgörande /1987/ 2 Lloyd's Rep. 361 QB, s. 365. I högre instans var frågan om tilläggsfrakt inte mera aktuell. Se vidare Joint Danube and Black Sea Shipping Agencies v. Rederiaktiebolaget Iris (1932) 43 Ll.L.Rep. 97 KB. Se Patagonia S.S. Co., Ltd. v. Gans S.S. Line (1917) 243 F. 532 2CCA om rätten till frakt vid däckslastning. I Menantic S.S. Co., Ltd. v. Pierce (1898) 88 F. 308 SDNY tolkades certepartiet omfatta rätten att lasta även på shelterdäck. Dessa utrymmen omfattades av lumpsumfrakten. Se Benedict s. 1-89 f.

263 Se Jantzen s. 236.

264 Se närmare Michelet (Tidsfrakt) s. 259 samt om läget vid nybyggen beträffande rederiets kapitalkostnader och "the operational cost element" s. 265 ff. Se vidare Palaja s. 108 ff., Grönfors (Sjölagens) s. 266, Jantzen s. 382, Schaps & Abraham s. 700 f. och Packard s. 64.

265 Se Packard s. 6.

free board ...". Frakten var avtalad till ett visst belopp per dödviktston per månad. Tidsbortfraktaren gjorde gällande att dödvikten var 150 ton större än vad certepartiet angav och krävde motsvarande tilläggsfrakt för hela avtalsperioden. Skiljemännen ansåg det utrett att den faktiska dödvikten var 4800 ton. Den faktiska dödvikten ansågs falla inom den av förbehållet **about** föranledda marginalen. Befraktaren ålades att för hela certepartiperioden betala frakt enligt 4800 ton.

Avgörandet har i doktrinen givit upphov till ställningstaganden enligt vilka rätt till tilläggsfrakt föreligger om variationen i dödvikten är obetydlig. Å andra sidan har man ansett att frakten inte kan anses avtalad villkorligt och att man skall uppställa den huvudregeln att tidsbortfraktaren inte kan kräva tilläggsfrakt [266]. ND 1949.322 kan dock knappast ge närmare vägledning beträffande rätten till tilläggsfrakt, emedan det uttryckligen uttalades att diskrepansen låg inom ramen för den godtagbara marginalen. Tilläggsfrakten avser dock en situation då överkapaciteten har överskridit marginalen.

Motiv som talar för att tilläggsfrakt inte skall utgå vid lumpsum- resebefraktning kan knappast påträffas. I SjöL 124 § 2 mom. görs inte någon åtskillnad mellan olika fraktberäkningssätt. Om man accepterar lumpsumfraktens karaktär av vederlag för utrymme och inte för rätten att använda fartyget leder detta naturligen till att frakt skall utgå för tilläggskapacitet ombord. Man kan vidare anse att SjöL 124 § 2 mom. reflekterar en mera allmän princip om att som presumtion skall vederlag för prestation utgå. Denna presumtion kan accepteras även för tidsbefraktningens del [267].

Det faktiska utnyttjandet som förutsättning för tilläggsfrakt vid både lumpsum- resebefraktning och vid tidsbefraktning kan anses motiverat då man beaktar att fraktens belopp fastställs i stöd av ett antal olika

---

[266] Se Palaja s. 121, Michelet s. 420 f. och idem (Tidsfrakt) s. 644 f.

[267] Se om använd tilläggstid SjöL 143 § 2 mom. Se Michelet (Periodens) s. 597 och hänvisningen till förlikning med villkor om tilläggsfrakt "if and when used". Se även SOU 1936:17 s. 214 f. och Grönfors (Sjölagens) s. 265. Jfr Holman s. 130 f. Jfr ytterligare SjöL 144 § 2 mom. om utnyttjandets betydelse vid off hire. Jfr om möjligheten till tilläggsfrakt vid överhastighet och underförbrukning avsnitt 6.7.6. nedan. Se från andra rättsområden JordlegoL 16 § 2 mom. och 17 § 2 mom. Se Wirilander s. 172 ff. och Hakulinen (Vuokraoikeus) s. 67 f. Jfr SJB 9:21-22. Se även ArbAvtL 1 § 1 mom. Se om entreprenadavtal Bengtsson (Särskilda) s. 109. Se om rätten till vederlag vidare Hakulinen s. 374 ff., Ussing (Aftaler) s. 441 ff. och idem s. 373. Jfr ytterligare om avtals uppkomst genom realhandlingar, exempelvis genom faktiskt omhändertagande av gods, se avsnitt 4.2.1.2. ovan och Grönfors (Successiva) s. 200 ff.

omständigheter såsom fartygets dagskostnader, läget på den internationella fraktmarknaden osv. Att göra tilläggsfrakten beroende av endast överkapacitet skulle stå i konflikt med det nu sagda. Dessutom skall befraktaren ha rätt att utgå från den avtalade frakten utan att däri görs ändringar av orsaker som han varken kan påverka eller dra nytta av.

Överkapacitetens förefintlighet och utnyttjande kan bereda utredningsproblem [268].

De olika problemställningarna beträffande tilläggsfrakt kan i många fall uteslutas av pragmatiska omständigheter. Vid den abstrakta lastkapaciteten kan **full reach and burthen**- principen knappast anses innebära någon utnyttjanderätt för befraktaren utöver den angivna kapaciteten jämte marginal. Ifall ett särskilt avtal om tilläggsfrakt inte uppnås mellan parterna kan bortfraktaren vägra befraktaren rätten att utnyttja överkapaciteten[269].

6.6.7. Tidsfaktorn

Beträffande den relevanta tidpunkten för avgörandet av huruvida fartyget besitter den avtalade lastkapaciteten kan hänvisas till de riktlinjer som anfördes i avsnitt 6.4.6. ovan. Man har främst betonat garantiansvaret i skadeståndsfall och därmed tidpunkten för fraktslutet [270]. I fråga om lastkapaciteten kan problematiken dock inte lösas på ett så onyanserat sätt. Vid den konkreta lastkapaciteten betonas resultatet av lastningen, stuvningen och trimningen. Detta leder till att de faktiska omständigheterna styr tidsfaktorn. Bortfraktarens ansvar kan i de flesta fall inte avgöras innan lasten är ombord även om man i princip kunde hänvisa till andra hållpunkter.

I engelsk rätt har den relevanta tidpunkten i fråga om lastkapacitetsangivelsen i tidsbefraktningen ansetts hänförlig till fartygets avlämnande. I ett äldre fall har detta inte accepterats utan man har i stället gjort jämförelser med den relevanta tidpunkten vid klassangivelsen. Dessutom har det varit fråga om **obiter dicta**. Man har avsett bortfraktarens **warranty**-

---

[268] Jfr Rederiaktiebolaget Urania v. Zachariades (1931) 41 Ll.L.Rep. 145 KB. Jfr vidare om fraktregleringen vid **overlap** SjöL 143 § 2 mom. Se även Baltime kl 7, Linertime kl 8 och NYPE kl 4 samt Gram s. 177 och Time Charters s. 61 ff. och s. 69 ff.

[269] Jfr Michelet (Periodens) s. 597.

[270] Se ND 1950.192 (Norsk skiljedom) och hänvisningen till certepartiets ingående. Se vidare Gram s. 212 f. och Rørdam (Afhandlinger) s. 9 f.

ansvar. Frågan om **continuous warranty** skall avgöras i stöd av certepartiets exakta ordalydelse, men någon presumtion i engelsk rätt för detta föreligger inte [271].

Frågan om tidsfaktorn återkommer i avsnitt 6.9. nedan.

---

[271] Se Cosmos Bulk Transport Inc. v. China National Foreign Trade Transportation Corp. (The "Apollonius") /1978/ 1 Lloyd's Rep. 53 QB och **obiter dictum** av Mocatta, J. på s. 63 f. Ställning togs dock inte till frågan om **continuous warranty**. Se dock Lorentzen v. White Shipping Co., Ltd. (1942) 74 Ll.L.Rep. 161 KB och uttalandet **obiter dictum** av Atkinson, J. på s. 163 om den relevanta tidpunkten och jämförelsen med avtalsslutet i fråga om klassuppgiften: "If that is true as to classification it must be equally true as to the description of the capacity of the ship". Se vidare Holman (Lloyd's 1977) s. 3.

6.7. Fartygets fart och bränsleförbrukning

6.7.1. Uppgifternas betydelse för befraktaren

Fartygets fart och bränsleförbrukning hör till de mest centrala uppgifterna i ett tidscerteparti [1]. Denna beskrivning är av relevans för tidsbefraktaren av olika orsaker. Framställningen i avsnitt 6.7. gäller endast tidsbefraktning om inte annat framgår av sammanhanget.

Tidsbefraktningens hävdvunna riskfördelning utgår från att tidsbefraktaren bär tidsrisken. Han betalar tidsfrakt för en närmare överenskommen tidsperiod oberoende av på vilket sätt han kommersiellt förmår utnyttja det tidsbefraktade fartyget. Uppgörandet av förhandskalkyler med utgångspunkt i fartygets fartförmåga utgör grunden för hans beslut att befrakta fartyget. Härigenom kan han avgöra vilka resor fartyget hinner utföra under tidsbefraktningsperioden [2].

Genom att i certepartiet intas uppgifter om fartygets fart för vilka tidsbortfraktaren svarar uppnår tidsbefraktaren en viss säkerhet beträffande sina kalkyler. Han bär därmed tidsrisken i den omfattning tidsbortfraktaren inte svarar för felaktigheter i fråga om de nu nämnda uppgifterna (eller andra uppgifter). Ett annat undantag till den ovan nämnda riskfördelningen utgörs av off hire- reglerna.

Fartuppgifterna har betydelse för tidsbefraktaren även i en sådan situation då han underbortfraktar fartyget på tid. Uppgifterna skall pålitligt kunna överföras till underbortfraktningsavtalet.

Vidare accentueras uppgiftens relevans om tidsbefraktaren redan vid slutande av tidscertepartiet har andra avtal att uppfylla beträffande vilka han förpliktat sig i tidshänseende.

Slutligen behöver ovan nämnda olika konkreta bakomliggande omständigheter inte föreligga. Trots detta kan man utgå från att fartuppgiften har betydelse, emedan tidsbefraktaren vid fel kan påstå att han kunde ha befraktat ett fartyg på marknaden med motsvarande lägre fart, men med lägre frakt eller att tid gått förlorad på grund av den felaktiga uppgiften. Den tidigare behandlade fraktnedsättningspåföljden aktualiseras [3].

---

[1] Jfr Michelet (Intertanktime) s. 288 och NSM 1986 s. 5177. Se även Time Charters s. 46 om fartuppgiftens stora betydelse då fartyget skall användas i "express container service".

[2] Se Palaja s. 90, Michelet s. 423 och NSM 1963 s. 3952.

[3] Se avsnitten 6.2.3. och 6.2.5.1.d. ovan. Jfr Bedeburn 1931 AMC 1678 Arb s. 1682.

I vissa situationer behöver fartuppgiften inte vara av primär relevans. Exempelvis då fartyget bortfraktas på "trip time charter" är det **de facto** ofta fråga om sådana drag som mera påminner om resebefraktning än tidsbefraktning. Även vid tidsbefraktning av supply- fartyg kan farten vara av underordnad betydelse om fartyget främst kommer att användas för ändamål där det står stilla (dykarfartyg, rörläggningsfartyg etc.) [4].

Tidsbefraktaren kan uppnå en fördel genom underförbrukning i anledning av den låga farten [5].

Även en resebefraktare kan ibland ha intresse av fartygets prestationsförmåga i ovan nämnt hänseende trots att fördelningen av tidsrisken inte ger upphov till detta. Om fartyget exempelvis har resebefraktats för frukttransporter eller för transporter av andra lätt fördärvliga varor kan det vara angeläget att erhålla uppgifter om fartygets fart [6]. Å andra sidan kan tidsfrågan ordnas även på annat sätt, exempelvis genom att parterna avtalar om den senaste lossningsdagen. Tidshänsyn vid fruktfart accentueras inte mera på samma sätt som tidigare på grund av användningen av kylfartyg. Fartbeskrivningen kan vara av relevans även i den bemärkelsen att resebefraktaren får ge order om "slow steaming", varvid frakten nedsätts. Resebortfraktarens nytta är inbesparade kostnader genom nedgång i bunkerförbrukningen [7]. Vid befraktning av fartyg för konsekutiva resor kan fartuppgifterna ha viss relevans [8].

Medan uppgifterna om fartygets fart nära ansluter sig till tidsbefraktarens möjligheter att kommersiellt använda fartyget så effektivt som möjligt i relation till den avtalade tidsfrakten och därmed till externa användningsmöjligheter har bränsleförbrukninsuppgifterna en något annan roll.

Det hör till tidsbefraktningens hävdvunna funktionsfördelning att

---

[4] Se härom Gade & Woxholth s. 45.

[5] Se Packard s. 76 f. Se även sifferuppgifterna givna av Mankabady s. 635.

[6] Se exempelvis Tankervoy kl 35. Se vidare ND 1959.64 (Bergen byrett) om farten vid fisktransporter i norsk kustfart och Cyprus Palestine Plantations Co. v. Olivier & Co. (1945) 78 Ll.L.Rep. 87 PC, Sonia II 1946 AMC 90 5CCA , The Ceres (1896) 72 F. 936 2CCA och The Astraea (1903) 124 F. 83 EDNY om betydelsen vid frukttransporter.

[7] Se härom NSM 1979 s. 4639 f.

[8] Se Falkanger (Konsekutive) s. 48.

tidsbortfraktaren trots den nautiska ledningen inte står för bränslet. Både enligt normala standardklausuler och SjöL 138 § utgår man från detta. Felaktigheter i bränsleförbrukningsuppgifterna leder därmed i första hand till en kostnadsstegring för tidsbefraktaren. Däremot behöver det inte automatiskt följa att han går förlustig möjligheten att ingå underbortfraktnings- eller andra avtal med tredje man. Överförbrukning av bränsle leder till att störningen skall justeras mellan tidscertepartiets parter utan att fråga är om tidsförlust, frångången vinst eller förlorad befraktningsmarknad. Helt undantagslöst behöver detta inte gälla. Överförbrukningen kan leda till ett behov av att ta mera bränsle på en konkret resa än vad som ursprungligen har beräknats och detta kan påverka fartygets lastkapacitet. Fartyget kan inte lasta den fulla last som förutsatts. Minskade bränsleförråd kan i sin tur leda till ett deviationsbehov med tidsförlust och extra kostnader som följd. Möjligheterna att ingå underbortfraktningsavtal på tidsbasis kan hämmas.

Bränsleförbrukningen är nära ihopkopplad med farten.

I resebefraktningen aktualiseras ansvaret för bränsleförbrukningen i regel inte. Vid konsekutiva resor och även i övrigt kan det dock vara av relevans att fastslå fartygets förbrukning. Denna uppgift kan utgöra grunden för de kalkyler som skall uppgöras i stöd av en certepartiklausul enligt vilken risken för bunkerprisstegringen helt eller delvis har överstyrts på resebefraktaren. Uppgiften har också viss relevans genom dess inverkan på lastkapaciteten. Ju mera bränsle man skall ta ombord desto mindre utrymme finns det för tung last [9].

Rent tekniskt är fartygets fart beroende av ett antal olika grundläggande faktorer såsom fartygstypen, dess konstruktion och maskinstyrkan. I fråga om bränsleförbrukningen brukar handelsfartygen använda två slag av bränsle. Dieselolja (Marine Diesel Oil, MDO) används vid hamnanlöp och på andra ställen då behov av särskilda manövrar föreligger. Vid normal gång till sjöss använder fartygets huvudmaskineri i regel tjockolja (Fuel Oil, FO), som består av olika kvaliteter bl.a. av "Bunker C". Tjock

---

[9] I vissa fall kan man även avtala om skyldigheten för resebefraktaren att leverera godtagbart bränsle, se NSM 1970 s. 4239. Bunkerfrågan i resebefraktningen är av intresse i samband med överenskommelse om fraktens belopp. Resebortfraktaren vill inte påta sig hela risken för stegringar i bunkerpriset. Genom certepartiklausuler styrs åtminstone en del av dessa risker över på resebefraktaren. Se närmare om riktlinjerna härvid Falkanger (Konsekutive) s. 49, Michelet (Escalation) s. 416 ff. och s. 429 samt Ewart s. 44 ff. Se även om skälig bunkermängd med hänsyn till lastkapaciteten avsnitt 6.6.4.1. ovan.

oljans kvalitet och egenskaper kan förete variationer vilket påverkar bränsleförbrukningen.

> Särskilt bränslets maximala tillåtna viskositet har varit av relevans. Denna egenskap beskriver hur snabbt bränslet kan flyta i en viss temperatur. Den vanligaste maximala gränsen har varit "1,500 seconds Redwood 1 (180 Centistokes)". Den jämförbara temperaturen är 100° F (50° C). Numera används "centistokes"-enheten på oljemarknaden. Detta innebär att även i certepartierna borde viskositeten vid standardtemperaturen 50° C beskrivas med ovan nämnda enhet.
>
> Före oljekrisen 1973-1974 tycks det inte ha varit av relevans huruvida bränsle från olika bunkringstillfällen blandades med varandra så länge som kvaliteterna var desamma. Efter oljekrisen har dock bränslets produktionssätt drastiskt ändrats vilket har medfört att man inte mera kan tillåta en likadan sammanblandning. Det har därmed förordats att bränsle från olika leveranser skall hållas i skilda förråd.

På senare tid har frågan om bunkerkvaliteten alltmer accentuerats och man betonar särskilt bränslets kemiska sammansättning, bl.a. dess specifika tyngd. Viskositeten uppfattas inte mera vara den enda relevanta faktorn. Diskussionen kring de olika egenskapernas betydelse har lett till försök att genom särskilda standardiseringsenheter precisera dessa. Då ett modernt fartygsmaskineris effekt lätt kan påverkas av den förbrukade kvaliteten accentueras behovet av att särskilt reglera denna fråga i certepartiet.

Det ovan nämnda sambandet mellan fart och förbrukning framgår därav att förbrukningen i grova drag ökar med kubiken på fartökningen vid en viss nedlastning. Vid en fartökning med två knop ökar bunkerförbrukningen med ungefär åtta procent [10].

---

[10] Se Fartygsteknik s. 211 ff., Michelet s. 432, Barclay s. 19 och Packard s. 79 f. I Ewart ingår en beskrivning av de egenskaper som i dagens läge krävs av det bränsle som förbrukas ombord. Ewart hänvisar också till det faktum att den marina bränslemarknaden utgör en mindre del av hela oljemarknaden vilket har lett till att handelsfartygen fortsättningsvis kan stöta på svårigheter i att anskaffa godtagbart bränsle i olika hamnar. Enligt Ewart är information nödvändig beträffande bränslets "calorific value, metallic constituents, density, pour point, flash point, and specific gravity". Det betonas även att fartygets maskineri borde konstrueras så att användningen av bränsle av dålig kvalitet är möjlig. För att underlätta problemen beträffande kvaliteten har International Chamber of Shipping utarbetat en sk. Bunker Delivery Note på vilket bränsleleverantören åtminstone borde införa viss information om det levererade bränslets egenskaper. Det norske Veritas har i samarbete med Intertanko ett program som ger möjligheter att testa det levererade bränslets kvalitet. Se om dessa frågor

I vissa fall kan tidsbortfraktaren ha givit en felaktig uppgift om farten eller bränsleförbrukningen. Fartygets konstruktion är sådan att den utlovade prestationen inte kan uppfyllas.

Men störningen kan även bero på ett antal andra omständigheter vilka ofta kan avhjälpas. Att den avtalade farten inte uppnås beror därmed på vissa tekniska tillfälligheter. Fartygets användning i tropiska vatten leder till beväxning i form av skaldjur och sjöväxter på fartygsbottnen. De förstnämnda har en större inverkan på farten än de sistnämnda. Vid tung beväxning kan fartygets fart påverkas med 15 till 20 %. Beväxningen aktualiseras särskilt beträffande äldre trampfartyg vilka uppehåller sig längre tider i tropiska hamnar.

Fartygets maskin kan ha en nedsatt maskineffekt exempelvis på grund av bristfällig service. Maskinens varvtal är inte det normala. Den minskade effekten reflekteras i farten. En annan orsak kan bestå i leverans av undermåligt bränsle.

Det kan givetvis även vara fråga om andra tekniska orsaker till störningen. Fartyget kan vara dåligt lastat med verkan att fartuppgiften inte kan uppfyllas. Exempel härpå är dålig stabilitet eller fel tyngdfördelning i lastrummen. Vid en krängning på 2 grader ökar ett 20 meter brett fartyg sitt djupgående med 35 cm. Å andra sidan tycks detta inte ha särskilt stor inverkan på farten. Däremot kan lastens fördelning påverka farten i hård sjö. Likadana omständigheter kan påverka bränsleförbrukningen i en oförmånlig riktning.

Ovan nämnda omständigheter beror på fartyget och dess skick. Vissa yttre omständigheter kan leda till att den avtalade farten inte kan upprätthållas, exempelvis hårt väder, dimma, is osv. Förutom sådana meteorologiska faktorer kan även geografiska faktorer ha betydelse, såsom hamnanlöp, skärgårdsförhållanden, smala sund och kanaler osv. Nu uppräknade orsaker kan ha samband med ett uttryckligt beslut från befälets sida att minska farten. Dessa beslut kan även påverka bränsleförbrukningen i någondera riktningen. Nedsatt fart minskar på bränsleförbrukningen, medan förbrukningen kan öka om den avtalade farten exempelvis upprätthålls under svåra väderleksförhållanden. Även djupförhållanden jämte "squatting" kan påverka farten [11].

---

närmare Ewart s. 1 ff., s. 20 ff., s. 48 f. och s. 57 ff. Se även utredningen i NSM 1981 s. 4757 ff. och 1979 s. 4651. Se vidare Honan s. 21 ff. om leverantörens ansvar enligt amerikansk rätt. Se även Bedeburn 1931 AMC 1678 Arb s. 1680.

[11] Se Fartygsteknik s. 183 ff. och s. 212 f. Se Barclay om orsaker till störningar i fartygets prestanda passim. Se om beväxning Michelet s. 428 ff. Beväxning, såsom de andra tekniska störningarna, har samband med avhjälpningsåtgärder. Dessa kan ofta även beröra sjövärdighetsfrågor. Se närmare avsnitt 6.7.4.5. nedan.

Utredningen ovan visar att störningarna kan ha samband med fartygets förmåga att prestera en viss fart. Dessa fall skall hållas isär från de tillfällen då fartygets förmåga att prestera inte utnyttjas. Detta kan bero på befälets beslut att minska farten exempelvis vid svår sjögång i avsikt att trygga fartygets säkerhet, på tidsbortfraktarens motsvarande direktiv eller på tidsbefraktarens order. Tidsbefraktarens order kan vara anslutna till behovet att inbespara bränsle i situationer då fartyget inte behöver uppnå följande hamn eller plats fortast möjligt.

Sanktionerna vid fel i fartygets särskilda egenskaper har varit föremål för en närmare granskning i avsnitt 6.2. ovan. Det föreligger inte skäl att mera beröra till sanktionerna anslutna frågeställningar. I många standardcertepartier regleras felets verkan. Ett alternativ är att åstadkomma ingående bestämmelser om sättet att justera frakten. Sådana fraktjusteringsklausuler är i regel ömsesidiga i den bemärkelsen att det inte endast gäller att beräkna nedgången av frakten utan även att reglera tidsbortfraktarens rätt till bonus i sådana fall då fartyget har presterat bättre än vad som följer av certepartiet.

I engelsk rätt är fart- och bränsleförbrukningsuppgifterna utan klausulstöd inte **continuous warranties**, vilket innebär att tidsbortfraktaren eventuellt kan undgå ansvar om dessa prestanda försämras under avtalsperioden. I amerikansk rätt tycks läget vara det motsatta. Särskilt skiljemannapraxis i New York ger stöd för denna uppfattning, medan domstolspraxis eventuellt är mera osäker [12].

Såsom av följande avsnitt framgår kan tidsbortfraktarens ansvar dock ha preciserats så att det är fråga om ett bestämt resultat vilket medför ett visst ansvar även vad gäller själva tidsbefraktningsperioden. Regleringen är typisk för tanktidscertepartier. Dessa innehåller utan undantag en särskild reglering i form av ovan nämnda fraktjusteringsklausuler [13].

Inom ramen för nordisk rätt är läget något annat, emedan fraktnedsättningspåföljden ansetts utgöra en från skadeståndsansvaret åtskild reglering. Förstnämnda påföljd är dessutom till naturen "auto-

---

[12] Se närmare hänvisningarna i noterna 89 - 91 nedan.

[13] En fraktjustering enligt dessa klausuler och en off hire- reglering kan inte tillämpas samtidigt. Detta kan dessutom ha beaktats explicit redan i fraktjusteringsklausulen. I annat fall skulle tidsbefraktaren erhålla en otillbörlig fördel av parallella sanktioner. Däremot kan andra former av skadeståndsanspråk framträda vid sidan av off hire. Se om nu nämnda frågeställningar särskilt M/V Filiatra Legacy (1986) SMA 2331 s. 268 ff.

matisk". Ansvaret för efterföljande fel förutsätter att man först konstituerat en bevaringsplikt för tidsbortfraktaren. Frågan om tidsfaktorn berörs i avsnitt 6.7.4.5. nedan. Problemställningar beträffande tidsfaktorn berörs ytterligare i avsnitt 6.9. nedan.

För sanktionernas inträde är det relevant att åstadkomma en utredning av de faktiska omständigheterna i samband med fartygets prestanda. Vad gäller farten och bränsleförbrukningen är skepps- och maskindagböckerna av central betydelse. Det är uppenbart att denna bevisning kan uppfattas som opålitlig av tidsbefraktaren, men åtminstone i amerikansk skiljemannapraxis tillmäts dessa källor omfattande relevans och de ges i regel företräde framom annat bevismaterial - såsom Oceanroutes' rapporter - , om inte opålitligheten särskilt påvisas av tidsbefraktaren. I tidscertepartiet kan dessutom ingå en uttrycklig hänvisning till dessa dokument som grund för kalkylerna. Även annan bevisning är givetvis möjlig [14]. Det ligger i tidsbefraktarens intresse att i certepartiet precisera det bevismaterial som skall anses vara relevant i certepartirelationen. Detta

---

[14] I Zhongzutime ingår en i texten avsedd hänvisning. Se även Baltime klausul 10 och NYPE klausul 11 om förande av skeppsdagbok. Se ND 1952.299 (Norsk skiljedom) s. 311 f. varvid man vid utredningen av de faktiska omständigheterna betonade att fartyget varit på docka efter befraktningsperioden varvid beväxningen i fartygsbottnen hade bortskrapats. Prestationsförmågan härefter kunde inte tas i beaktande. Se vidare Michelet s. 425 och s. 430. I M/V Filiatra Legacy (1986) SMA 2331 ingår en omfattande utredning av skeppsdagbokens pålitlighet i jämförelse med allmänna meteorologiska rapporter. Se även OBO Ermoupolis (1985) SMA 2144 varvid skeppsdagböckerna tillmättes avgörande relevans. Tidsbefraktaren hade fört bevisning med hjälp av Oceanroutes- väderleksrapporter och fartkalkyler. Se i samma riktning Manila Enterprise (1985) SMA 2060, M/V Amgis Katasyrti (1984) SMA 2003, M.V. Spray Cap (1982) SMA 1706 där avstyrandet av skeppsdagboksanteckningarna bl.a. ansågs förutsätta "wilful inaccuracies", M.V. Syra (1978) SMA 1278 och Makedonia (1976) SMA 1086. Se även M/V United Bounty (1984) SMA 2040 varvid man dock i det konkreta fallet ansåg skeppsdagboken opålitlig. I stället tillmättes Oceanroutes-kalkylen relevans. Jfr om bevisningen vidare Adelfoi Cia S.A. - Retla Steamship Co. 1972 AMC 1742 Arb om en omfattande utredning av olika fartygs prestationer. Se vidare Steamship Seamaid 1967 AMC 1362 Arb varvid skepps- och maskindagböckerna hade gått förlorade. I detta fall beräknades fartprestationen med hänsyn till allmänna uppfattningar om prestationsförmågan hos motsvarande fartyg under sådana väderleksförhållanden som i stöd av utredningen ansågs ha varit rådande på de aktuella resorna. Se om följderna av bristfällig bevisning M.V. Pep Orient (1981) SMA 1538. Se om bevismaterialet Packard s. 75 f. Se Holman (Lloyd's 1977) s. 4, Mankabady s. 639 f. och Wilford (UNCTAD-SIDA) s. 170 om bevisningssvårigheterna beträffande dessa frågor.

underlättar möjligheten till en avvikelse från skepps- och maskindagboksanteckningarna [15].

6.7.2. Formuleringssätten i standardcertepartier

Standardtidscertepartierna företer ett antal olika formuleringsalternativ. De standardiserade alternativen är emellertid inte oöverskådliga att överblicka, utan det finns möjligheter att åstadkomma en närmare gruppering av de huvudsakliga riktlinjerna, även om nyanser givetvis förekommer. I det följande beaktas tre typer av standardtidscertepartier: generaltidscertepartier, tanktidscertepartier och tidscertepartier avsedda för andra särskilda syftemål.

a. Generaltidscertepartier:

Baltime, preamble: "... fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 on good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons best Welsh coal or oil-fuel stated in box 12 ...". - En praktiskt taget motsvarande formulering ingår i Linertime. Även NYPE utgår från dessa riktlinjer trots att "smooth water"-uttrycket saknas. Beträffande bunkerförbrukningen hänvisas till (rad 10) "best Welsh coal - best grade fuel oil - best grade Diesel oil". Jfr i samma riktning Asbatime.

Sinotime 1980 bilaga kl 4:"(A) Maximum R.P.M.:... Produced service R.P.M.:... (B) Service speed fully laden under good weather conditions: ... knots (C) Daily consumption whilst steaming on the basis of (B): ... tons of I.F.O. (max. ... seconds) + ... tons D.O. (D) Daily consumption in port ... (E) Bunker capacity about ... tons of fuel oil about ... tons of diesel oil. "Good weather conditions" as expressed in (B) are to be taken as a wind speed not exceeding Beaufort Force 4 (16 knots maximum) and or Douglas See State 3 (3-5 feet)". - I Zhongzutime, en företrädare till Sinotime 1980, ingår en likadan reglering, men dessutom finns det ett tillägg om vilket

---

[15] Se Besman (Lloyd's 1977) tillägget s. 6 om kritiken mot anlitande av skeppsdagboken som grund för fartkalkylerna.

material som skall ställas som grund vid utredningen av prestationen[16].

Fonasbatime (Draft version) innehåller en omfattande reglering och i detta sammanhang citeras endast de för själva beskrivningen relevanta delarna, kl 10: "The Owners warrant that throughout the terms of this charter the vessel shall make an average speed of ... knots, when loaded - ... when free of any cargo; on an average daily consumption of ... tons of ... when at sea, and ... tons of ... when in port. ...

The average speed shall be determined by taking the total miles steamed in accordance with the vessel's log book, passage by passage, divided by the total time at sea after deduction of time steamed and the corresponding distance made during:-
(a) Periods steamed in fog, in Canals, inland waterways or confined waters
(b) Stops at sea which are not off- hire
(c) Stages of passages steamed lasting less than 48 hours
(d) Periods where the vessel is off- hire
(e) Periods when the Charterers have given instructions to the Master resulting in reduction in speed selected by the Charterers as per line ... .

Time steamed on stages of passages shall count from time and place of the vessel's sailing from one port until arrival at the next port. It is agreed that a 'passage' shall be deemed to begin from the vessel's sailing from the last port on an approach voyage, when in ballast, until the vessel reaches the last or sole discharging port, or from the vessel's sailing from the first or sole loading port, until the vessel reaches the last or sole discharging port, if no ballasting.

In all cases sailing shall be deemed to count from the time and place of the vessel's being 'full away on passage', and arrivals from the time of the vessel's reaching the place where the first pilot can be picked up (or at the anchorage if the vessel has to wait to enter the port) in the next port". - Klausulen innehåller detaljerade uppgifter om bonus vid överhastighet och om justering vid fel. Dessutom regleras tidsbefraktarens rätt att beordra "slow steaming" [17].

---

[16] Se NSM 1981 s. 4737 ff.

[17] Se om tolkningen Besman (Lloyd's 1977) s. 3 f.

b. Tanktidscertepartier:

I Beepeetime 2, kl 5, ingår en omfattande reglering av fart- och bränsleförbrukningsuppgifterna [18]. I viss mån påminner den omfattande regleringen om det som har framgått av Fonasbatime ovan: "(1). ... Owners undertake that the average speed in service of the vessel will not be less than ... knots with a maximum bunker consumption of ... tons Diesel Oil/ ... tons Fuel Oil per day for all purposes excluding ballasting, cargo heating and tank cleaning.

(2). The overall average speed and bunker consumption for all sea passages completed under this Charter shall be calculated at the following times: (A). At each periodical drydocking as it occurs. (B). At the termination of the Charter or any extension thereof...

The calculations shall be based on the distance made and time taken by the vessel to complete all sea passages from Pilot Station to Pilot Station but excluding:

(a). periods in which time is lost on Charterer's instruction or due to causes specifically excepted under this Charter.

(b). time off- hire.

(c). periods in which time is lost solely for reasons of safe navigation but the burden of proving that time has been so lost shall be on Owners". - Klausulen reglerar dessutom bonus- och fraktjusteringsfrågor [19].

I STB Form är regleringen något avvikande, se kl 8: "The Owner warrants that the Vessel is capable of maintaining ... on all sea passages from Seabuoy to Seabuoy a guaranteed average speed under all weather conditions of ... knots in a laden condition and ... knots in ballast (speed will be determined by taking the total miles at sea divided by the total hours at sea as shown in the log books excluding stops at sea and any sea passage covered by an off hire calculation) on a guaranteed daily consumption of ... tons (2,240 lbs.) of Diesel/Bunker C/high Viscosity Fuel Oil maximum ... seconds Redwood No. 1 at 100 degrees F. for main engine, and ... tons (2,240 lbs.) of Diesel for auxiliaries for propulsion...". - Vidare ingår i regleringen vissa närmare detaljer om bunkerförbrukningen.

---

[18] Se NSM 1965 s. 3985 f.

[19] Se vidare NSM 1974 s. 4392.

I Mobiltime kl 6, är regleringen liknande [20]. I kl 2 (7)(xviii) ingår dessutom en uppgift om "Trial speed fully loaded". Uppgiften skall tolkas så att den är ungefärlig "and the final description or capacity will not vary by more than one-half percent (.5%) below or more than three (3%) above the indicated representation".

Regleringen kan även påminna om generaltidscertepartiernas, se Standtime preamble: "... and capable of maintaining under normal working conditions an average sea speed of about ... knots in moderate weather when fully laden, on an average consumption of ... tons (of 2,240 lbs.) Standard Diesel or similar grade/Standard Grade "C" or equivalent oil fuel per 24 hours ...".

Se ytterligare om regleringen av dessa uppgifter Bimchemtime kl 4(b) samt "technical form" under "Bunkers", Texacotime 2 kl 1(f)[21], Shelltime 3 kl 24 [22] samt Intertanktime 80 kl I(a) och kl 23 [23].

c. Andra tidscertepartier:

I Incharpass, avsett för passagerarfartyg, ingår i bilagan (schedule) fart- och bränsleförbrukningsuppgifter som är likadana som i NYPE, se ovan. Detta certeparti tycks även i övrigt ha utformats på basis av NYPE [24].

---

[20] Se NSM 1962 s. 3913 ff.

[21] Se NSM 1968 s. 4114. Se om tolkningsspörsmålet "loaded and light" NSM 1985 s. 5083 f.

[22] Se NSM 1974 s. 4392 f.

[23] Se Michelet (Intertanktime) s. 287. Intertanktime utarbetades med hänsyn till att dåvarande tanktidscertepartier ansågs vara för befraktarvänliga särskilt med hänsyn till ovädersrisken. Å andra sidan har väderleksgränsen ansetts lämplig endast för VLCC, se NSM 1978 s.4501 f.

[24] Se härom NSM 1968 s. 4151 ff.

> I supply-farten spelar fartuppgiften inte en lika central roll som i andra ovan nämnda sammanhang. Beskrivningen motsvarar generaltidscertepartiernas [25].

Såsom av ovan citerade exempel på standardformuleringar framgår föreligger det ett antal nyanser beträffande innehållet i fart- och bränsleförbrukningsuppgifterna. Dessutom kan det förekomma individuella variationer. Trots detta kan man skilja mellan tre huvudsakliga regleringsalternativ beträffande farten.

För det första kan certepartiet ha tagit ställning endast till fartygets allmänna förmåga att uppnå den utlovade farten. Det är fråga om **capable**- alternativet [26].

För det andra kan tidsbortfraktaren ha förpliktat sig till en viss genomsnittsfart, varvid inte endast fartygets förmåga utan även sättet att använda fartyget skall beaktas inom den ram som certepartiet närmare stipulerar. Det är fråga om en resultatbetonad formulering (fartresultatet). Man kan tala om **average speed**- alternativet. Såsom ovan citerade formuleringssätt utvisar reglerar standardcertepartierna numera i regel de relevanta spörsmålen. Tidigare har detta alternativ givit upphov till ett antal tolkningspoblem [27]. Skillnaden mellan de två ovan nämnda alternativen har många liknande drag som skillnaden mellan den abstrakta och den konkreta lastkapaciteten. Den sistnämnda uppgiftstypen innefattar även ett visst resultat [28].

För det tredje kan det vara fråga om exempelvis ett nybyggt fartyg om vars prestationsförmåga det inte finns erfarenheter. I certepartiet kan göras en hänvisning till fartygets teoretiska prestationsförmåga genom angivan-

---

[25] Se Gade & Woxholth s. 45 f. och NSM 1979 s. 4647 f. Se vidare om andra tidscertepartier Statfjord-certepartiet, NSM 1979 s. 4640 f. och s. 4642 om väderleksrisken. Se även Reeftime kl 10.

[26] Se Michelet s. 424 om hänvisningen till Baltime och NYPE.

[27] Se Michelet s. 424. **Average speed**- alternativet förekom i tidscertepartier redan före andra världskriget, men formuleringssättet kom tydligen kraftigt i användning på tankmarknaden först därefter. Till en början var formuleringen i den grad oklar att det förelåg ett antal åsikter enligt vilka **capable**- alternativets grundläggande tanke om fartygets förmåga att prestera den utlovade farten inte hade blivit åsidosatt. Se NSM 1949 s. 3668.

[28] Se avsnitt 6.6.3. ovan.

det av **trial speed** eller någon motsvarande formulering. Den sistnämnda regleringsmöjligheten ingår i Mobiltime- certepartiet [29].

Ovan nämnda alternativa formuleringar skall i det följande bli föremål för en närmare granskning. Bränsleförbrukningsuppgifterna behandlas skilt i avnitt 6.7.5. nedan.

6.7.3. Betydelsen av avtalshelheten beträffande fartygets fartuppgifter

Fartuppgifterna anknyts till avtalshelheten, varvid bilden av parternas rättsläge blir något annorlunda än i stöd av den begränsade infallsvinkeln som berör felreglerna. En åtskillnad måste göras mellan **capable**- och **average speed**- alternativen.

Vad gäller **capable**- alternativet kan egenskapsbeskrivningen vara helt riktig. Den aktuella störningen kan i stället ansluta sig till sättet att använda fartygets beskrivna förmåga. Det har framgått att frågan kan ha anknytning till beteende hos befälet eller någon annan medhjälpare till tidsbortfraktaren. Att fartyget faktiskt skall använda den fart det är kapabelt till ingår inte i egenskapsbeskrivningen utan har reglerats i stöd av en utmost despatch -klausul.

> Exempelvis i Baltime kl 9 uttalas att "The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch..." [30].
>
> Motsvarande krav ingår i andra standardtidscertepartier. Dessutom stipuleras i vissa certepartier att tidsbefraktaren har rätt att ge order om nedsatt fart och att detta inte skall inverka negativt på tidsbortfraktarens ställning vid de slutgiltiga kalkylerna om fartygets prestanda [31].

---

[29] Se om **trial speed** och hänförligheten till nybyggen Michelet s. 423. Se även Fartygsteknik s. 183. Se ytterligare om olika formuleringsalternativ Mankabady s. 636 ff. och Packard s. 74 f.

[30] Jfr NYPE kl 8 och Asbatime kl 8 som hänvisar till "due despatch". Någon sakskillnad torde inte föreligga, se Healy (JMLC 13) s. 523.

[31] Se avsnitt 6.7.2. ovan och de därvid behandlade standardklausulerna. I dessa ingår ett nu nämnt förbehåll förutsatt att **average speed**- alternativet har använts.

Utmost despatch- kravet är av central betydelse för tidsbefraktaren, emedan det möjliggör fartygets effektiva användning utan att hans kalkyler slår fel [32].

Det kan vara av relevans att avgöra på vilkendera grunden tidsbefraktaren framställer anspråk. Felreglerna används i sin renodlade form endast i fråga om feluppgifter. Ansvaret vid beteende mot **utmost despatch**-kravet avgörs skilt. Skillnaden har bl.a. betydelse vid tillämpningen av friskrivningsklausulerna. Den i princip bortfraktarvänliga friskrivningsklausulen i Baltime har inte ansetts omfatta ansvaret för fel i fartygets särskilda egenskaper vid avlämnandet eller vid icke-avhjälpande av felet, medan tidsbortfraktaren uppnår skydd om det är fråga om brott mot beteendereglerna vilket tidsbortfraktaren själv inte har gjort sig skyldig till[33].

---

[32] Se särskilt ND 1962.68 (Norsk skiljedom) s. 86 ff om den närmare tolkningen av **utmost despatch**. Ett nu nämnt krav kan tydligen dessutom utgöra en **implied term** i engelsk rätt, se Packard s. 74. Jfr beträffande omfattningen av denna förpliktelse särskilt Steelwood Carriers Inc. v. Evimeria Compania Naviera S.A. (The "Agios Giorgis") /1976/ 2 Lloyd's Rep. 192 QB samt Marbienes Compania Naviera S.A. v. Ferrostaal A.G. (The "Democritos") /1976/ 2 Lloyd's Rep. 149 CA, särskilt beträffande den nu aktuella frågan /1975/ 1 Lloyd's Rep. 386 QB. Se även Suzuki & Co. v. Beynon & Co. (1926) 17 Asp. M.C. 1 HL varvid befälhavaren genom culpöst beteende ("general slackness") ansågs ha brutit mot certepartiets krav på **utmost despatch**. I certepartiet ingick även en friskrivningsklausul som bortfraktaren hänvisade till. Det ansågs dock att friskrivningsklausulens tillämpning helt skulle ha fråntagit betydelsen av utmost despatch- klausulen vilket inte ansågs vara möjligt. Friskrivningsklausulen var en föregångare till nuvarande Baltime kl 13 och hade inte samma omfattning. Se i samma riktning och om den närmare lösningen av en motsvarande konflikt Toyosaki Kisen Kabushiki Kaisha v. Les Affreteurs Reunis (1922) 10 Ll.L.Rep. 147 KB. Se vidare Cargo Ships El Yan vs. Stearns & Foster Co. Inc. 1957 AMC 668 SDNY. Se Davies (Assessment) s. 600 om skadeståndsberäkningen vid brott mot **utmost despatch**.

[33] Se närmare avsnitt 6.2.5.2. ovan varvid de allmänna friskrivningsklausulerna har varit föremål för en närmare behandling. Se om friskrivningsklausulen i Baltime kl 13 i relation till beteende ND 1954.235 (Bergen byrett) och Gram s. 173. Jfr Michelet (Skade) s. 551. Se även Cosmos Bulk Transport Inc. v. China National Foreign Trade Transportation Corp. (The "Apollonius") /1978/ 1 Lloyd's Rep. 53 QB varvid de båda aspekterna framgår. Tidsbefraktaren hade framställt anspråk delvis med hänvisning till undermålig fartprestation delvis med hänvisning till otillbörligt utnyttjande av fartygets fartförmåga. Jfr även Didymi Corp. v. Atlantic Lines and Navigation Co. Inc./1988/ 2 Lloyd's Rep. 108 CA och /1987/ 2 Lloyd's Rep. 166 QB, s. 171, varvid nedsättning av farten under dåliga väderleksförhållanden relaterades till beteendet. Se även Barclay s. 14 som antyder reservationer mot att låta friskrivningsklausulen ha effekt framom **utmost despatch**- kravet, Diamond s. 8 f., Holman (Lloyd's 1977) s. 4 och Mankabady s. 636 f.

Vad gäller amerikansk praxis har den tanken framkastats att brott mot beteendereglerna kan innebära att tidsförlusten räknas även vid dåliga väderleksförhållanden, medan så nödvändigtvis inte är fallet om fartyget saknar den avtalade förmågan att prestera. Denna tolkning har dock tydligen inte vunnit allmänt stöd [34].

Average speed- alternativet däremot omfattar både egenskapsbeskrivning och element av beteenderegler. Man betonar fartresultatet.

Det har framgått redan tidigare att störningar i fartygets utlovade fart kan ha betydelse vid tillämpningen av reglerna om fördelning av tidsrisken. Vid en icke-uppfylld fartprestation kan fartyget gå på off hire. Detta följer främst i stöd av en off hire- klausul i vilken den felaktiga prestationens nu nämnda verkan uttryckligen regleras.

Off hire- verkan kan "tävla" med ansvaret för fel i fartygets förmåga att prestera en viss fart.

> I NYPE klausul 15 stipuleras först om olika off hire- grunder jämte en generell del "or by any other cause preventing the full working of the vessel.." varefter i klausulen regleras uttryckligen om nedsatt fart enligt följande: "... and if upon the voyage the speed be reduced by defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire" [35].

---

[34] Se närmare om denna diskussion avsnitt 6.2.5.1.d. ovan. Se M/V Gedeh (1982) SMA 1753 varvid minoriteten betonade beteendebrottets utsträckning över dåliga väderleksförhållanden, medan majoriteten ansåg att fartygets förmåga att prestera inte motsvarade certepartiets uppgifter. De dåliga väderleksförhållandena skulle inte ingå i tidsförlustberäkningen.

[35] Jfr Asbatime kl 15 och Healy (JMLC 13) s. 523 f.

Regleringen i den senare delen av klausulen om nedsatt fart visar att den inte omfattar beteendesituationerna [36]. Förutsättningen för off hire är nämligen "defect ... or breakdown". Beväxning omfattas av ordet "defect" men endast under förutsättningen att den har förelegat redan vid tiden för fartygets befraktningsrättsliga avlämnande. En annan riskfördelning aktualiseras om beväxning har uppstått under tidsbefraktningsperioden, se närmare avsnitt 6.7.4.5.b. nedan. Det är dock inte uteslutet att off hire-klausulens stipulering om "any other cause preventing the full working of the vessel" tillmäts relevans. Samma tolkning kan gälla även beträffande Baltime's "or other accident ... either hindering or preventing the efficient working of the vessel...". Utan en särskild off hire-klausul inträder off hire i regel inte enligt angloamerikansk rätt. För att kunna fastställa tidsförlust är fartbeskrivningen av betydelse som jämförelsepunkt [37]. På vil-

---

[36] Se om det nära sambandet mellan en off hire- reglering av NYPE- typen och fraktjusteringsklausuler Michelle C (1984) SMA 1992, den individuella tilläggsklausulen 60.

[37] Se om off hire i nu nämnda sammanhang Palaja s.241 ff. och Gram s. 196 som anser off hire- klausulen i Baltime omfatta även nedsatt fart (under uttrycken "hindering or preventing"). I Cosmos Bulk Transport Inc. v. China National Foreign Trade Transportation Corp. (The "Apollonius") /1978/ 1 Lloyd's Rep. 53 QB tolkades formuleringen "or other accident" i Baltime's off hire-klausul omfatta den omständigheten att fartygets avtalade fart inte på grund av beväxning motsvarade den faktiska farten (s. 66) "since her speed was materially reduced thereby from what she should and would have been otherwise capable of...". Beväxningen hade uppkommit redan före fartygets avlämnande. Tidsbefraktaren hade i själva verket framställt anspråk på tre olika grunder: det var fråga om brott mot certepartiets fartuppgift, certepartiets sjövärdighetskrav hade inte uppfyllts, off hire- klausulen kunde tillämpas. Ansvar i stöd av den förstnämnda grunden var beroende av tolkningen av Baltime's friskrivningsklausul. Det ansågs dock inte relevant att avgöra denna fråga, emedan tidsbefraktarens anspråk ansågs berättigade i stöd av off hire- klausulen. I Ocean Glory Compania Naviera S.A. v. A/S P.V. Christensen (The "Ioanna") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 164 QB ansågs "defect" omfatta beväxning som förelegat redan vid tidpunkten för fartygets befraktningsrättsliga avlämnande. Resultatet i Santa Martha Baay Scheepvaart N.V. v. Scanbulk A/S (The "Rijn") /1981/ 2 Lloyd's Rep. 267 QB accepterades inte. I sistnämnda fall hade beväxning nämligen uppstått under tidsbefraktningsperioden. Avtalet hade ingåtts på NYPE. Tidsbefraktaren höll fartyget i tropiska vatten i nästan tre månader med beväxning på fartygsbottnen som påföljd. Mustill, J. ansåg att beväxningen uppstått på grund av tidsbefraktarens kommersiella order. Emedan det inte ansågs vara fråga om en "fortuitous" händelse kunde off hire- klausulens första del inte tillämpas trots att **eiusdem generis**- regeln i och för sig inte kom i fråga. Beträffande klausulens andra del tolkades beväxningen inte utgöra en "defect" och i vilket fall som helst var denna del inte tillämplig av samma orsaker som anfördes beträffande den första delen. Skillnaden till The Apollonius- fallet förklarades i The Rijn- avgörandet så att i

ken grund tidsbefraktaren i samband med nedsatt fart framställer anspråk kan åtminstone enligt engelsk rätt vara av relevans. Det har nämligen inte ansetts uteslutet att inbesparingar i bränsleförbrukningen vid off hire-anspråk inte beaktas tidsbortfraktaren till godo, medan det motsatta är fallet om anspråk framställs i form av skadestånd. Off hire-anspråket är därmed i denna belysning förmånligare för tidsbefraktaren än skadeståndsanspråket [38].

Beträffande **average speed**- alternativet har den eventuella konflikten mellan denna reglering och off hire- klausulen i standardcertepartierna lösts så att man i fartkalkylerna inte inberäknar off hire- perioderna.

---

förstnämnda fall var det fråga om en helt överraskande omständighet varutöver avtalsregleringen utgick från något andra premisser. Se även NSM 1977 s. 4478.

I M/S Dimitris L.F. (1977) SMA 1110 uttalade skiljemännen att off hire klausulen i NYPE "cannot be construed to expand or enlarge upon such specific and material items in the Charter as the represented speed". Se Mykali II (1986) SMA 2240 och M/S Helindas (1981) SMA 1589 varvid fel i maskineriet hade orsakat off hire. Se vidare Adelfoi Cia S.A. - Retla Steamship Co. 1972 AMC 1742 Arb varvid tidsbefraktaren ansåg att fartbeskrivningen inte hade uppfyllts och att detta berodde på "breakdown or defect in hull or machinery". Skiljemännen ansåg med hänsyn till off hire orsaken till felet vara av mindre relevans, emedan off hire- klausulen innehöll tillägget "or by any other cause preventing the full working of the vessel". Grunden för avgörandet ansågs vara NYPE's off hire- reglering. Se i samma riktning Northern Clipper 1967 AMC 1557 Arb. Även frågan om den i angloamerikansk rätt kända **eiusdem generis**-regelns betydelse uppstår i sammanhanget. I Steamship Knutsford Co., Ltd. v. Barber & Co., Inc. (1919) 261 F. 866 2CCA ansågs nedsatt fart inte berättiga till off hire, emedan stöd härför saknades i certepartiet. Se vidare vid not 86 ff. nedan. Om bränslekvaliteten har varit bristfällig och detta beror på tidsbefraktaren inträder off hire inte. I S.T. Eland (1977) SMA 1135 betonades att off hire och fartbeskrivning var två skilda frågor.

Se om det nära sambandet med "performance"-ansvaret och andra klausuler, däribland off hire, Michelet (Intertanktime) s. 289. Jfr beträffande äldre rätt Jantzen (Tidsbefragtning) s. 23. Se vidare Time Charters s. 58 f., s. 250 ff., s. 261 f., s. 263 och s. 402 samt även Barclay s. 14 f., Cohen (JMLC 9) s. 355 och idem (Lloyd's 1977) s. 22. Cohen beskriver Fonasbatime's fraktjusteringsklausul som "mini off hire" - reglering. Se ytterligare Mankabady s. 637 f. och s. 641 samt Packard s 74.

[38] Se Davies (Assessment) s. 600. I NSM 1981 s. 4743 anförs utan reservationer att off hire- anspråk vid nedsatt fart inte berättigar bortfraktaren till avdrag för inbesparat bränsle enligt NYPE. Se även avsnitt 6.2.5.1.d. ovan.

6.7.4. Tolkningen av fartygets fartuppgifter

6.7.4.1. About- förbehållet

Såsom genomgången av standardformuleringarna visar ingår regelmässigt ett **about**- förbehåll i fartuppgifterna. Standardformuleringarna vid **average speed**- alternativet innehåller dock inte i regel detta förbehåll. I nu nämnda fall tycks man inte ge möjligheter till avrundningar beträffande den exakta faktiska fartprestationen [39]. Även i fråga om **average speed**-alternativet kan förbehållet bli individuellt tillagt av parterna.

Hurudan marginal i anledning av förbehållet skall räknas tidsbortfraktaren till godo?

I samband med behandlingen av motsvarande förbehåll vid lastkapacitetsuppgifterna framgick att man står på en kasuistisk grund utan att det finns möjligheter att fastslå andra än vissa tämligen allmänna utgångspunkter. Å andra sidan framgick det beträffande förbehållet i samband med den abstrakta lastkapacitetsuppgiften att bortfraktaren uppenbart förlorar det genom förbehållet tilltänkta skyddet om det visar sig att han vid givande av uppgiften inte har varit i god tro. En förutsättning för förbehållets giltighet ansågs därmed vara att bortfraktaren haft motiverade grunder för lastkapacitetsangivelsen. Exempelvis ett uppgivande av lastkapaciteten så att fartygets faktiska maximala lastkapacitet var detsamma som certepartiets sifferuppgift minus den tillåtna marginalen kunde därmed leda till bortfall av det tilltänkta marginalskyddet. En motsvarande tolkningsprincip med krav på god tro kunde konstateras beträffande hänvisningen till "as per builder's plan".

Vad gäller förbehållet i samband med fartuppgifterna finns det en utbredd uppfattning om att en marginal på en halv knop skall accepteras. Det är fråga om ett slags befraktningsrättslig kutym.

> I ND 1949.312 (Norsk skiljedom), se dessutom samma ärende ND 1949.322, hade parterna ingått avtal på Baltime. Fartuppgiften var "about 12 knots". Tidsbefraktaren invände att beskrivningen var felaktig, medan tidsbortfraktaren ansåg certepartiet motsvara de faktiska omständigheterna. Efter genomgång av skeppsdagboken fastslog skiljemännen att fartyget inte hade presterat större fart än 10

---

[39] Se härom NSM 1982 s. 4860 f. I det citerade fallet ställdes spörsmålet på sin spets, emedan tidsbortfraktaren kunde erhålla kompensation för underförbrukning endast under förutsättning att genomsnittsfarten uppgick till det i certepartiet nämnda. En avrundning skulle ha lett till uppnående av denna siffra. I Benedict s. 1-9 anförs att avsaknad av förbehållet "about" i certepartiet innebär att marginal inte tillåts.

knop. Skiljemännen uttalade att det inte förelåg någon säker regel om den konkreta marginalen, men att större avvikelse än en halv knop inte kunde godtas.- Avgörandet på denna punkt har uppföljts i andra senare avgöranden [40].

Å andra sidan betonas att nämnda kutymenliga marginal knappast kan tillfredsställa behovet av nyanser. Vid avgörandet av den tillåtna marginalen skall därmed ett antal omständigheter tas i beaktande [41].

Den kasuistiska riktlinjen har i engelsk rätt fått uttryck genom hänvisningen till "a question of fact". I skiljeförfarande fastställd konkret marginal kan därmed inte prövas av domstol. Som viss konkretisering har det hänvisats till både en halv knops och en 5 % stor marginal. I själva verket har den kommersiella uppfattningen utgått från nämnda procentmarginal. Halvknopsmarginalen erhölls genom att fartygens standardfart en tid ansågs vara 10 knop. I engelsk skiljemannapraxis tycks halvknopsmarginalen ha vunnit stadga även om man erkänner att detta medför variationer i marginalen beräknad i procent.

---

[40] Se ND 1958.8 (Norsk skiljedom) och ND 1953.285 (Norsk skiljedom). I ND 1960.148 (Svensk skiljedom) var parterna överens om marginalen. I resebefraktningsfallet ND 1959.64 (Bergen byrett) ansågs marginalen vid fartuppgiften vara 10 % i norsk kustfart, men rätten anförde att även med beaktande av den alternativa marginalen på en halv knop motsvarade den utlovade farten de faktiska omständigheterna. Se Michelet s. 425 om marginalen. Michelet hänvisar till att halvknopsmarginalen är "sedvanerettslig fastslått i Norge". Se även Palaja s. 90 f. om betydelsen av förbehållet samt Falkanger & Bull s. 214, Gram s. 173 f. och Bredholt & Philip s. 227. Jfr även ND 1952.299 (Norsk skiljedom) varvid farten hade uppgivits som "about 8 1/2 - 9 knots". Den tillåtna halvknopsmarginalen beräknades från nämnda siffrors medeltal. Den lägsta tillåtna farten var därmed 8 1/4 knop. Det var fråga om ett **capable**-alternativ och tidsbefraktaren hade hävdat att de i certepartiet uppgivna siffrorna som sådana uppgav marginalen utan att **about** hade någon självständig relevans i sammanhanget. I skiljedomen anfördes att dessa alternativ inte borde användas tillsammans, men i det konkreta fallet skulle den ovan nämnda lösningen föredras (s. 311) "fordi den tillegger ordet selvstendig betydning, mens det efter befrakterens forståelse er ganske overflödig". Se samma beräkningsmetod i M/V Drosia (1979) SMA 1303. Se vidare en likadan tolkning av minoriteten i M/V Edelweiss (1983) SMA 1907, medan majoriteten tolkade beskrivningen "about 14 to 14 1/2 knots" avse 14.25 knop. I M.V. Spray Cap (1982) SMA 1706 ansågs beskrivningen " 14/ 14.5 knots" ha uppätit **about**- förbehållet och 14 knops förmåga ansågs uppfylla certepartiets krav. Se även NSM 1972 s. 4340 f.

[41] Se härom Palaja s. 91.

I amerikansk skiljemannapraxis har halvknopsmarginalen också stadgat sig, men tydligen anknyter man den främst till fartyg med en fartförmåga kring 14-15 knop [42].

Den kasuistiska prövningen kan anses som acceptabel. Ett förbehåll av nu avsedd typ kan knappast i alla situationer bindas till ett och samma tal. Parterna får själva bära risken för att avtalstexten ger utrymme för en viss prövning. Härvid skall i sista hand ett antal omständigheter tas i beaktande, bl.a. fartygets storlek. Även fartygets konstruktion och djupgående och andra sådana närmast tekniska omständigheter skall tas i beaktande vid avvägningen [43].

Det finns dessutom belägg för att marginalen är förenad med kravet på god tro hos tidsbortfraktaren vid tidscertepartiets ingående i den

---

[42] Se om betonandet av marginalens kasuistiska karaktär The Al Bida- avgörandet, not 43 nedan, varvid hänvisning gjordes till en halv knops respektive 5 procents marginal av tidsbortfraktaren. I Ocean Glory Compania Naviera S.A. v. A/S P.V. Christensen (The "Ioanna") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 164 QB var parterna överens om att **about** innebar en halv knops marginal. Se BIMCO Bulletin 1988 s. 9382 varvid halvknopsmarginalen enligt en engelsk skiljedom närmast ansågs avse fartyg i "14-16 knot range". I det aktuella fallet ansågs marginalen endast innebära 0.25 knop då farten hade beskrivits som "about 11 knots". Denna beskrivning ingick i en förteckning över fartalternativ jämte bunkerförbrukningen. Jfr vidare Evergreen Marine Corp. vs. Worldwide Carriers Ltd. 1971 AMC 200 Can. Ct. och betonandet av "a broad view". Jfr även de tämligen allmänna motiveringarna i Areti S. 1965 AMC 2116 Arb. Se om den stadgade kutymen i engelsk praxis NSM 1985 s. 5131 och i amerikansk praxis M.V. Spray Cap (1982) SMA 1706 s. 290. Se vidare om halvknopsmarginalen Beechpark 1931 AMC 297 2CCA. I M/V Mare Felice (1981) SMA 1582 hade avtalet ingåtts på NYPE. Förbehållet ansågs utgöra en halv knop. Detsamma fastställdes i S.S. Mount Athos (1981) SMA 1570, M.V. Syra (1978) SMA 1278 varvid det hänvisades till "a 14 knot ship", Aghia Marina (1978) SMA 1236, Makedonia (1976) SMA 1086 och i M.S. Panagiotis Xilas (1975) SMA 1035. Se även Adelfoi Cia S.A - Retla Steamship Co. 1972 AMC 1742 Arb och Bedeburn 1931 AMC 1678 Arb. Se vidare Time Charters s. 57 f. och även Barclay s. 21. Holman (Lloyd's 1977) s. 3 anför att en fem procent stor marginal kunde vara den ungefärligt (!) tillåtna variationen. Packard, s. 75, hänvisar till att halvknopsmarginalen utgör en "general consensus of arbitral and legal opinion". Vandeventer betonar för amerikansk rätts del en bedömning enligt skälighet med hänsyn till samtliga kringliggande omständigheter, se s. 835, medan man i Benedict s. 1-8 hänvisar till halvknopsmarginalen.

[43] Se Arab Maritime Petroleum Transport Co. v. Luxor Trading Corp. (The "Al Bida") /1987/ 1 Lloyd's Rep. 124 CA samt /1986/ 1 Lloyd's Rep. 142 QB och hänvisningen vid bedömningen av "about" till "the ship's configuration, size draft and trim, etc". Jfr Steamship Seamaid- avgörandet i not 51 nedan. Se vidare Barclay s. 21 om bedömningskriterierna.

bemärkelsen att fartuppgiften skall stödas på erfarenhetsbaserat material[44]. Denna tolkning av certepartiformuleringen har inte varit föremål för en utförlig diskussion trots att man kan utgå från att den erbjuder tidsbefraktaren skydd mot överdrivna uppgifter om fartygets prestationsförmåga.

6.7.4.2. Capable- alternativet

a. Uttrycket "capable"

Redan ordalydelsen visar att detta alternativ endast avser att omfatta fartygets förmåga att prestera enligt certepartiet, inte sättet att använda fartyget. I princip är det ej heller resultatet som är relevant, men å andra sidan kan det inte lämnas helt obeaktat, emedan man härigenom vid utredningen av de faktiska omständigheterna kan antyda hurudan fartförmåga fartyget har.

Det har för nordisk rätts del uttryckts att certepartibeskrivningen är riktig om det visas att fartyget under en resa har uppnått den avtalade farten. Fartyget behöver därmed inte genomgående under resan eller inom ramen för ett mera omfattande tidsrum ha upprätthållit farten. Om fartyget endast sporadiskt har uppnått nämnda fart kan det emellertid anses att detta vittnar om att fartyget inte har den i certepartiet stipulerade fartförmågan, varvid ett felansvar kan uppkomma. Dessutom har det anförts att tidsbortfraktaren skall kunna bevisa perioder på minst ett dygn under vilket den avtalade farten har upprätthållits. Å andra sidan har man för nordisk rätts

---

[44] I ND 1949.312 (Norsk skiljedom) tog skiljemännen inte direkt ställning till detta, men i samband med utredningen av tidsbefraktarens hävningsrätt konstaterades att tidsbortfraktaren vid uppgivande av fartuppgiften hade (s. 320) "opptrådt med vanlig aktsomhet". Frågan ställdes därmed inte på sin spets. Se ND 1928.264 (Bergens sjørett) s. 268 och hänvisningen till "hvad rederiet efter sine erfaringer mener skibet gjennemsnittlig kan prestere av fart med nevnte eller ca. nevnte kullforbruk...". Se Michelet s. 425 om det erfarenhetsbaserade materialet. Även Gram påtalar den i texten hävdade synen, se s. 174. Se dessutom s. 176 där Gram uttalar mot kumulativa marginaler beträffande förbehållet både för fartens och förbrukningens del. Jfr även The Pantanassa- avgörandet, not 107 nedan, varvid uppgiften om bränslemängden vid fartygets avlämnande jämte förbehållet "about" tolkades innebära att uppgiften angivits i god tro ("honestly expected") och på skäliga grunder ("reasonable grounds"). Se dock BIMCO Bulletin 1988 s. 9381 f. varvid det framgår att enligt en engelsk skiljedom tidsbortfraktarens onda tro inte ansågs åsidosätta "the words which had been expressly agreed between the parties". Se vidare The Hurstdale (1910) 179 F. 371 2CCA och (1909) 169 F. 912 SDNY om betydelsen av erfarenhetsmaterial som grund för en uppgift och ett förbehåll.

del även hävdat behovet av att beakta genomsnittsfarten på en resa eller någon annan lämplig period under godtagbara väderleksförhållanden. Rättsläget antyder ingenting exakt om de nu nämnda aspekterna.

Fartygets förmåga kan endast utredas med hänsyn till sådana förhållanden då farten inte varit avsiktligen nedsatt av en eller annan orsak varutöver certepartiets vind- och sjögångsförbehåll skall beaktas. Med hänsyn till dessa begränsningar och kravet på "fully loaded" förefaller det ändamålsenligt att genomföra kalkyler per varje utförd resa och med hjälp av den erhållna helhetsbilden avgöra fartygets faktiska fartförmåga. Om fel i stöd härav föreligger skall man dock vid fraktnedsättningskalkylen även beakta de dåliga vind- och sjögångsförhållandena, såsom i avsnitten 6.2.3. och 6.2.5.1.d. ovan har framförts.

Det är även givet att order om "slow steaming" från tidsbefraktarens sida inte kan beaktas i utredningen av den faktiska fartförmågan [45].

---

[45] Se Palaja s. 93 f. och Michelet s. 427 om tolkningen av uttrycket "capable" i nordisk och angloamerikansk rätt. Michelet anser med hänvisning till ND 1949.322 att "det er også tvilsomt om man med certepartibeskrivelsen 'capable of steaming' har rett til å forlange at dette skal vaere noen gjennomsnittsfart selv i godt vaer". Han tolkar Beechpark- avgörandet, se not 49 nedan, avse genomsnittsfarten. Det sistnämnda avgörandet tycks emellertid innehålla en ännu strängare regel ur tidsbortfraktarens synvinkel än vad Michelet har avsett. Gram anser förpliktelsen ha blivit uppfylld om tidsbortfraktaren kan påvisa perioder "på minst et døgn, hvor den tilsikrede fart er nådd", se s. 174. Enligt Falkanger (Leie) s. 163 anses det inte som tillräckligt bevis att fartyget någon gång genast efter avlämnandet har uppfyllt certepartibeskrivningen. Falkanger tar avstånd från beräkningen enligt genomsnittsfarten. Se å andra sidan Falkanger & Bull s. 214 som antyder om en kalkyl per resa, men detta framgår inte helt tydligt. Se Jantzen (Tidsbefragtning) s. 23 f. varvid man kan tolka uttalandet så att man skall vidta en beräkning av farten i medeltal under goda väderleksförhållanden ("gjennemsnitsberegning baseret paa gunstige forhold"). Se även idem (Certepartier) s. 25 där tolkningsfrågan inte klart framgår. Jfr Riska s. 309 f. och not 7. Se Panamax Venus (1984) SMA 1979 där tidsbefraktaren genom att inte reagera mot planerad nedsatt fart tolkades ha givit sitt konkludenta samtycke till "slow steaming".

I ND 1958.8 (Norsk skiljedom) var det fråga om Baltime och felaktigt angiven fartuppgift. I certepartiet ingick en uppgift om "about 12 knots". Skiljemännen anförde att uppgiften inte kunde tolkas avse en genomsnittsfart. Det ansågs tillräckligt om fartyget i kortare eller längre perioder hade upprätthållit den beskrivna farten med full last och under de väderleksförhållanden som avsågs i certepartiet. I det konkreta fallet ansågs att fartyget i flere repriser inte förmått uppfylla den beskrivna farten med beaktande av den tillåtna marginalen. Konklusionen var att fartyget med beaktande av företedd utredning inte ansågs ha presterat mera än 10 3/4 knop. Tidsbortfraktaren hade ytterligare anfört att han inte kunde anses ansvarig, emedan orsaken till nedgången i farten var dålig bunkerkvalitet vilket tidsbefraktaren svarade för. Denna invändning ansåg skiljemännen inte bevisad. Vidare hade tidsbortfraktaren anfört att den nedsatta farten berodde på ett tekniskt fel som ett varv givit upphov till och att man inte kunde vara ansvarig för detta. Skiljemännen anförde att (s. 29) "Fartangivelsen må gjelde skipet slik det er i certepartiperioden, med det maskineri og den betjening det faktiskt har" [46].

Tidsbortfraktaren bär som utgångspunkt risken för tekniska brister i fartyget med hänsyn till fartuppgifterna. Om fartygsbottnen blivit bevuxen kan det ifrågasättas huruvida tidsbefraktaren kan framställa anspråk i anledning av att den i certepartiet ingående uppgiften om farten inte har uppfyllts. Denna fråga kräver en nyansering, se närmare avsnitt 6.7.4.5. nedan.

Det har anförts att läget beträffande de tillfällen då fartyget skall ha uppnått den i certepartiet angivna farten i engelsk rätt är detsamma som i nordisk rätt så att avtalets uppgift är riktig om fartyget tillräckligt ofta har uppnått den avtalade farten. Det är dock uppenbart att frågan kanaliseras till ett bevisningsspörsmål om en gång utgångspunkten är att fartbeskrivningen inte är en **continuous warranty**. Vid beräknandet av fartprestationen är det inte uteslutet att fastslå medeltalet för varje enskild utförd resa

---

[46] Jfr ND 1949.322 (Norsk skiljedom).Härvid hänvisades ej heller till någon beräkning enligt genomsnittsfarten. I ND 1960.148 (Svensk skiljedom) skulle den i Baltime beskrivna farten uppfattas som en uppgift om att fartyget hade förmåga att med full last under goda vind- och sjöförhållanden göra ungefär den avtalade (11 knop) farten, men å andra sidan hänförde skiljemännen frågan om fartprestationen till en genomsnittsfart, se s. 155. Se i samma riktning ND 1928.264 (Bergens sjørett) s. 268.

innan fraktslutet eller avlämnandet och härefter värdera huruvida fartyget har den avtalade fartförmågan i den aktuella avtalsrelationen [47].

Det har vidare anförts att vissa amerikanska avgöranden visar i en för tidsbortfraktaren sträng riktning [48]. Det har förutsatts att fartyget kontinuerligt eller åtminstone under hela den aktuella resan enligt vakterna skall kunna upprätthålla den avtalade farten genomsnittligt givetvis med beaktande av de förbehåll som ingår i certepartiet. Det är även möjligt att man beträffande genomsnittsfarten beaktar hela resan och inte genomsnittsfarten under de olika vakterna [49]. Förutom dessa alternativ har det hänvisats till beaktandet av hela tidsbefraktningsperioden varvid överhastigheten har beaktats tidsbortfraktaren till godo. Beräkningsmetoden närmar sig tydligt **average speed**-alternativet. Det är dock osäkert om den gäller i andra fall än vid **trip time charter** då det ligger inom möjligheternas ram att beakta hela befraktningsperioden [50]. Vid avsaknad av exakt utredning om fartygets fartprestationer kan man å andra sidan föredra en skälighetsprövning med beaktande av vissa konkreta avvägningsmoment. Denna avvägning har samband med **about**- förbehållet [51]. Olika amerikanska avgöranden företer internt sådana variationer att det svårligen kan anses föreligga en enhetlig praxis kring frågan, trots att materialet i och för sig är rikligt [52].

---

[47] Se Hong Kong Fir Shipping Co., Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (The "Hong Kong Fir") /1961/ 1 Lloyd's Rep. 159 QB s. 171 f. I följande instans /1961/ 2 Lloyd's Rep. 478 CA var utredningen av fartygets fart inte aktuell. Se Wilford (UNCTAD-SIDA) s. 170: " In the usual case, the task of the arbitrator is to look at the ship's performance immediately prior to the charter or on the delivery of the ship under it and try to ascertain what speeds the ship was capable of at that time". Se den viktiga principen uttryckt i NSM 1985 s. 5131 f. Fartuppgiften kan givetvis i nu avsett hänseende preciseras, se exempelvis den formulering i NYPE som framgår i avgörandet Santiren Shipping Ltd. v. Unimarine S.A. (The "Chrysovalandou Dyo") /1981/ 1 Lloyd's Rep. 159 QB. Till fartuppgiften hade anknutits uttrycket "at all times of steaming". I The Al Bida- avgörandet, se vid not 98 nedan, anförde CA om uttrycket "capable" att det var fråga om en "continuing state of things". I certepartiet ingick emellertid en uttrycklig hänvisning till skyldigheten att upprätthålla farten. Jfr vidare Compagnie General Maritime v. Diakan Spirit S.A. (The "Ymnos") /1982/ 2 Lloyd's Rep. 574 QB, varvid särskilda tolkningssvårigheter beträffande farten dock inte förelåg.

[48] Se om de för engelsk och amerikansk rätts del anförda komparativa synpunkterna med beaktande av nordisk rätt Palaja s. 93 f. och Falkanger (Leie) s. 163.

[49] I M/V Drosia (1979) SMA 1303 hänvisade skiljemännen till **average speed** under den period för vilken tidsbefraktaren framställde anspråk på grund av lägre än avtalad fart. I M/V Pacsea / M/V Pacsun (1972) SMA 746 fastställdes fartförmågan enligt varje resa från lots till lots. I M/V Gedeh (1982) SMA 1753 hade parterna uppgjort

kalkylen med hänsyn till varje skild resa från "seabuoy to seabuoy" med beaktande av halvknopsmarginalen. I skiljedomen framgår inte närmare huruvida denna utgångspunkt accepterades. Jfr M.V. Spray Cap (1982) SMA 1706 s. 291 om hänvisningen till tre goda dagar då man beräknade genomsnittsfarten, M.S. Panagiotis Xilas (1975) SMA 1035 samt Adelfoi Cia Naviera S.A. - Retla Steamship Co. 1972 AMC 1742 Arb. I ett äldre avgörande Beechpark 1931 AMC 297 2CCA ansågs fartyget ha uppnått den avtalade farten endast vid två tillfällen och även då i barlast under goda strömningsförhållanden. Avgörandet låter antyda att "capable" tolkas så att den avtalade farten skall ha uppnåtts under de i klausulen stipulerade goda väderleksförhållandena och att farten då utan avbrott skall uppnå det avtalade, se särskilt s. 300. Se vidare NSM 1963 s. 3953 varvid det antyds att tolkningen av uttrycket "capable" är strängare enligt amerikansk än enligt engelsk rätt.

[50] Denna tolkning accepterades i M/V United Bounty (1984) SMA 2040 varvid man dessutom hänvisade till NYPE's standardvillkor och de tillagda individuella villkoren samt till "the custom of the trade". Det var fråga om en **trip time charter**. Se även Makedonia (1976) SMA 1086, varvid klausulformuleringarna var motstridiga. Å ena sidan hade man använt standardformuleringen i NYPE, men å andra sidan infört tillägg som hänvisade till **average speed**. Skiljemännen accepterade att "the calculation for vessel's performance should be made on a round-trip basis".

[51] I Steamship Seamaid 1967 AMC 1362 Arb hade farten i NYPE beskrivits som "about 10 knots". Majoriteten av skiljemännen utgick från att beskrivningen inte avsåg någon allmän genomsnittsfart. Två frågor skulle besvaras: 1) uppfyllde fartyget den avtalade farten under goda väderleksförhållanden, 2) var genomsnittsfarten under hela resan med beaktande av väderleks- och strömningsförhållandena skälig i relation till certepartibeskrivningen? Den första frågan kunde inte besvaras, emedan skeppsdagböckerna hade gått förlorade. Beträffande den andra frågan hänvisade majoriteten till olika bedömningskriterier: själva resan, årstiden för resan, fartygets byggnadsår och storlek samt de normala navigatoriska diskrepanserna med tanke på resans längd. Med hänsyn härtill ansågs den skäliga genomsnittsfarten vara 9 knop. Jfr Evergreen Marine Corp. vs. Worldwide Carriers Ltd. 1971 AMC 200 Can. Ct. varvid det framgår att **capable**- uttrycket inte kan bedömas i stöd av någon schematisk formel. Jfr även Elizabeth 1970 AMC 805 Arb varvid dock motiveringarna är bristfälliga. Jfr Cargo Ships El Yan vs. Stearns & Foster Co. Inc. 1957 AMC 668 SDNY. I ett äldre avgörande Bedeburn 1931 AMC 1678 Arb ingick i tidscertepartiet följande klausul: "... about 8 knots on about 18 tons, believe can do about 9 knots on about 20 tons best Welsh coal". Det uttalades att tidsbortfraktaren hade skyldighet att upprätthålla (s. 1681 f.) "the vessel in such condition that under ordinary sea conditions her power plant must be capable of making 7 1/2 knots...". Härutöver betonades att man inte avsåg att fartyget skulle visa en genomsnittsfart efter varje slutförd resa enligt certepartiet. Å andra sidan konstaterades det i stöd av företedd bevisning att fartygets förmåga att uppnå den avtalade farten var nedsatt vid två skilda tillfällen för vilka tidsbefraktaren skulle kompenseras.

De nu nämnda till synes olika och varierande beräkningsmetoderna med beaktande av nordisk, engelsk och amerikansk rätt och praxis behöver inte vara särskilt avlägsna från varandra. Om fartyget inte under goda väderleksförhållanden kontinuerligt upprätthåller den avtalade farten kan detta beaktas som bevis på att fartuppgiften inte motsvarar verkligheten. I engelsk rätt är man emellertid tvungen att hänvisa till prestationsförmågan senast vid avlämnandet på grund av avsaknad av **continuous warranty**. Ett **in nuce**- tänkande införs i avvägningen.

Den avtalade fartförmågan avser förhållanden där yttre omständigheter inte skall påverka beräknandet. Farten kan exempelvis bli högre under goda strömningsförhållanden. I denna bemärkelse har man utgått från farten i relation till vattnet, inte i relation till distansen [53]. **Average speed**- alternativet företer en annan lösning, se avsnitt 6.7.4.3. nedan.

Den konkreta farten är beroende av den maskineffekt som används under resan. Härvid har det anförts att den i certepartiet beskrivna farten skall tolkas ha uppgivits med beaktande av att normal maskineffekt används [54]. Ur tidsbefraktarens synvinkel är det emellertid egalt vilken maskineffekt man har avsett. Det centrala är att den avtalade farten uppnås i enlighet med den i certepartiet ingående närmare beskrivningen. Främst kan frågan om den använda maskineffekten anses utgöra ett skydd för tidsbortfraktaren genom att tidsbefraktaren inte kan beordra fartyget att använda den fulla maskineffekten för att därigenom uppnå maximal fart överskridande den beskrivna fartförmågan. Ej heller **utmost despatch**-kravet kan tolkas ge tidsbefraktaren sådana rättigheter. Detta krav avser därmed en förpliktelse inom ramen för den avtalade farten. En annan fråga är att den använda maskineffekten kan påverka bränsleförbrukningen och bortfraktarens ansvar med hänsyn till denna uppgift.

---

[52] Se vidare Time Charters s. 56 varvid man för amerikansk rätts del betonar att det inte är fråga om genomsnittsfart genomgående för hela certepartiperioden, men å andra sidan hänvisas det till skiljemannapraxis varvid det gäller att "consider the vessel's performance throughout the period of the charter". Se även Poor (Informal) s. 2.

[53] Se om accepterandet av vattenfarten i stället för landfarten Palaja s. 93, Falkanger (Leie) s. 163, Gram s. 174 och NSM 1982 s. 4875 och 1963 s. 3953. Se Beechpark-avgörandet, not 49 ovan, varvid man genom en jämförelse mellan den faktiskt avlagda distansen och propellerdistansen ansåg strömningsförhållandena ha varit förmånliga för fartygets prestanda.

[54] Se Michelet s. 424 och s. 433 och Palaja s. 93. Se även NSM 1940 s. 3578 om en certepartiklausul som förpliktar tidsbortfraktaren till att använda full maskineffekt.

Det ovan sagda ger uttryck för att **capable**- alternativet skall tolkas med en viss nyansering, varvid det står tämligen klart att endast ett sporadiskt uppfyllande av fartprestationen inte anses visa att fartyget faktiskt har den avtalade fartförmågan.

I sista hand gäller det att avgöra frågan med beaktande av de konkreta omständigheterna [55]. Standardcertepartibeskrivningen ger uppenbart inte säkra hållpunkter för bedömningen. Särskilt av amerikansk skiljemannapraxis framgår att parterna ofta gjort tillägg i NYPE-certepartiets standardformulering varigenom fartbeskrivningen preciseras. Med beaktande av det ovan nämnda oklara rättsläget är detta motiverat. **Capable**-alternativet i standardform ger inte parterna tillfredsställande förutsebarhet.

Tidsbefraktaren kan ha alternativa utvägar om han är missnöjd med prestationen. Främst kan han hänvisa till **utmost despatch**- kravet och employment- klausulen. Å andra sidan kan tidsbortfraktaren eventuellt föra bevisning om att den nedsatta farten har berott på befälets (otillbörliga) beteende vilket faktum kan ha relevans i fråga om tidsbortfraktarens skadeståndsansvar förutsatt att en friskrivningsklausul frikänner tidsbortfraktaren från befälets beteende.

b. Lasten

Vid **capable**- typen preciseras fartuppgiften genom att den har angivits med beaktande av att fartyget är fullastat. Formuleringen tycks inte som sådan ge upphov till tolkningsproblem. I utredningsskedet har den betydelse, emedan tidsbortfraktaren inte kan hänvisa till prestanda i situationer då fartyget inte har lastats ned till sina märken. Det är även möjligt att den genom **about**- förbehållet uppkomna marginalen minskar vid prestationer med mindre än full last eller att en konvertering vidtas så att man fastställer motsvarigheten vid mindre än full last [56]. "Fully loaded" kan knappast an-

---

[55] Se om kritiken mot **capable**- formuleringen närmast i tekniskt avseende Barclay s. 20 f.

[56] Se Palaja s. 91 f. Enligt Jantzen är utgångspunkten vid avsaknad av certepartireglering härom den motsatta, alltså att beskrivningen avser förmågan i barlast, se s. 340 f. Jantzen tycks basera denna lösningsrekommendation närmast på minimumregeln i avtalstolkningsläran. Dessutom gör han en jämförelse med fartuppgifter på provturer vid leveranser av nybyggen. Se däremot idem (Tidsbefragtning) s. 24. Jfr ND 1951.516 (SøHa) om fartygsköp och om säljarens invändning om maximalfart i barlast. Se Adelfoi Cia Naviera S.A. - Retla Steamship Co. 1972 AMC 1742 Arb varvid fartyget i ett NYPE-certeparti för fartens del hade beskrivits som "About 13 knots". Det faktum att fartyget transporterat mindre än full last tolkades för fartprestationens del betyda att den vid full last tillåtna halvknopsmarginalen skulle minskas med 0.1 knop. En

ses innebära en valmöjlighet för tidsbortfraktaren så att fartuppgiften skulle ha uppfyllts redan då fartyget är fullastat med lätt last (= volymlast)[57].

c. Meteorologiska förhållanden

Capable- alternativet ger utrymme för olika konkreta avvägningar. Trots att tidsbortfraktarens ställning i viss mån är skyddad är det i hans intresse att uppställa de närmare ramar inom vilka fartyget kan bibehålla den avtalade fartförmågan. Särskilt väderleksreservationerna är viktiga i sammanhanget.

I Baltime och de andra härtill motsvarande certepartierna ingår inte närmare riktlinjer för vad som skall anses vara "good weather" och "smooth water" [58]. Man har skiljt mellan vind och sjögång. Dessa behöver inte stå i relation till varandra. Sjögången uppstår alltid med ett visst dröjsmål efter ökad vindstyrka. Det motsatta gäller vid nedgång i vindstyrkan. Sjögången behöver inte vara särskilt störande trots hård vind vid skyddade vatten. Vinden påverkar kraftigare fartyg med stora ytor ovanför vattnet än fartyg med mindre ytor. Sjögången påverkar små fartyg mera i samband med vissa vindriktningar än stora fartyg. Mindre fartyg "följer" sjön vilket medför ökade distanser under resan, medan större fartyg konstruerade på visst sätt kan "ploga" igenom sjögången. I sistnämnda fall uppstår å andra sidan ett motstånd. Dessa egenskaper i hård sjö är beroende av vågornas längd och höjd i relation till fartygets storlek [59].

Ovan nämnda omständigheter kan vara närmare reglerade. I Sinotime 1980, som har citerats ovan, ingår en precisering enligt vilken "service speed" relateras till Beaufort-skalan, varvid vindstyrkan får vara högst 4

---

konvertering vidtogs i fallet. I M/V Pacsea / M/V Pacsun (1972) SMA 746 ansågs formuleringen i NYPE om full last kunna konverteras till en annan fart vid barlast. Se vidare Evergreen Marine Corp. vs. Worldwide Carriers Ltd. 1971 AMC 200 Can. Ct.

[57] Jfr ND 1958.8 (Norsk skiljedom) s. 28.

[58] Se Jantzen (Tidsbefragtning) s. 23 f. som anför att även vid avsaknad av väderleksförbehåll borde perioder av dåligt väder inte beaktas vid utredningen av fartprestationen.

[59] Se närmare Barclay s. 13, s. 15 f. och s. 21 f. där det finns en ingående utredning av vindens och sjögångens inverkan på fartygets fart. Beaufort- skalan kan förete nationella variationer. Se även Björkelund s. 75 f. om skillnaden mellan vind och sjögång samt om pålitligheten hos olika mätningar och värderingar.

(= 16 knop), och till Douglas-skalan, varvid sjögången får vara högst 3 (= 3-5 fot).

Vid avsaknad av en närmare reglering gäller motsvarande huvudsakliga riktlinjer som i fråga om **about**- förbehållet, dvs. det är fråga om en kasuistisk bedömning varvid variationer förekommer.

> I ND 1958.8 (Norsk skiljedom) ansågs den godtagbara vindstyrkan tydligen ligga vid 2-3 Beaufort och sjögången vid 2 på Douglas-skalan.

Avvägningen inom ramen för engelsk rätt tycks ha lett till accepterandet av en viss ungefärlig gräns, närmast en vindstyrka på under 5-6 Beaufort men även hänvisning till under 4 Beaufort påträffas. I vissa amerikanska avgöranden kan man notera accepterandet av 4 Beaufort som den översta gränsen för gott väder [60]. Det är som sagt i sista hand fråga om en prövning enligt de konkreta omständigheterna.

I fråga om nu nämnda meteorologiska förhållanden gäller det inte endast att beakta det faktum att fartyget tekniskt inte kan upprätthålla den avtalade farten. Fartygets säkerhet kan kräva en planerad nedsatt fart för undvikande av farlig stampning eller planerad ändrad färdriktning på grund av vind och sjö. Under sådana omständigheter kan fartuppgiften ej

---

[60] Se Palaja s. 92 f. och där gjorda hänvisningar. I NSM 1968 s. 4114 hänvisas till 5 Beaufort som godtagbart maximum. Se dock hänvisningen i NSM 1963 s. 3953. Se Gram s. 173 not 2 om 3 Beaufort eller mindre och i samma riktning Falkanger & Bull s. 214. I Arab Maritime Petroleum Transport Co. v. Luxor Trading Corp. (The "Al Bida") /1987/ 1 Lloyd's Rep. 124 CA och /1986/ 1 Lloyd's Rep. 142 QB gjordes i sistnämnda instans en hänvisning till 4 Beaufort som godtagbar vindstyrka. I M/V Gedeh (1982) SMA 1753 var parterna oense om hurudan bekräftelse det krävdes för att den gemensamt överenskomna vindstyrkan på maximalt 4 Beaufort skulle anses ha överskridits. Tidsbortfraktaren ansåg fråga vara om "bad weather days" då gränsen överskreds vid två eller flere av totalt sex vakter per dygn medan tidsbefraktaren ansåg att detta borde gälla vid tre eller flere vakter. I skiljedomen togs inte närmare ställning till detta. I Makedonia (1976) SMA 1986 ansågs "moderate weather conditions" omfatta vindstyrkor upptill och inklusive 4 Beaufort. I Adelfoi Cia S.A. - Retla Steamship Co. 1972 AMC 1742 Arb ansågs den i NYPE angivna farten relatera till en vindstyrka upptill 4 Beaufort. Se vidare Northern Clipper 1967 AMC 1557 Arb och hänvisningen till "the usual" 3 Beaufort och Douglas 3. Se även Time Charters s. 58 varvid utgångspunkten för godtagbar vindstyrka generellt anses vara 4 Beaufort eller under. Se Holman (Lloyd's 1977) s. 3 och hänvisningen till under 5-6 Beaufort och i samma riktning Wilford (UNCTAD-SIDA) s. 171 som anför att vindstyrkor på 5 Beaufort och över inte mera kan accepteras. Packard antyder att en vindstyrka på 5 Beaufort eventuellt vore godtagbar, se s. 75. Se ytterligare Manca s. 52 f. som anser att 2 Beaufort överskrider den tillåtna gränsen. Övrigt belägg för en så låg gräns har inte påträffats.

heller anses ha blivit åsidosatt, utan det är fråga om de tidigare nämnda beteendereglerna. Under nu avsedda svåra förhållanden kan ansvar i anledning av beteendereglerna knappast inträda [61].

Det är inte endast vind och sjö som påverkar farten. Isförhållanden exempelvis på Östersjön kan medföra nedsatt fart. Det har inte påträffats närmare riktlinjer om på vilket sätt sådana förhållanden skall påverka den nu aktuella avvägningen, men givet är att likadana avvägningsmoment som ovan har påtalats skall beaktas. Ett lätt istäcke skall inte anses påverka beräkningen av farten, men om fartyget exempelvis skall föras in i en av isbrytare öppnad ränna är det knappast fråga om förhållanden under vilka den utfästa fartprestationen skall kalkyleras.

Fartygets fart kan ha samband även med begränsad sikt, närmast dimma. Den tekniska kapaciteten att uppnå avtalad fart är i sin ordning och även i nu nämnda fall är det främst fråga om en planerad nedsatt fart. Man övergår därmed till beteendereglerna, varvid ansvar knappast kan komma ifråga. Ett felspörsmål aktualiseras inte [62].

Om vind- och sjögångsförbehållet saknas i certepartiet föreligger det en viss risk för att förmågan tolkas hänvisa till samtliga vind- och sjögångsförhållanden [63].

d. Geografiska förhållanden

Capable- alternativet beaktar ej heller de geografiska förhållandenas betydelse i sammanhanget. Såsom tidigare har konstaterats är det fråga om planerad nedsatt fart vid hamnanlöp, i sund och kanaler samt i skärgårdsförhållanden. Det faller sig som naturligt att fartygets förmåga att prestera farten inte kan utredas under sådana omständigheter. Utredningen skall

---

[61] Se exempelvis Northern Clipper 1967 AMC 1557 Arb. Se vidare Fartygsteknik s. 185 och s. 213 där det bl.a. anförs att vid uppgörande av resekalkyl på rederiet ökar man i regel resedistansen med 5 % för att beakta väderleksriskerna. Se härom även bedömningsrekvisiten anförda av Mankabady s. 636 f.

[62] En planerad nedsatt fart skall dessutom iakttas av befälhavaren och/eller vaktchefen vid straffhot i stöd av sjövägsregeln 6 om säker fart jämfört med SL 44:9.

[63] Se NSM 1985 s. 5131 och hänvisningen till en engelsk skiljedom samt s. 5133. Se dock Jantzen (Certepartier) s. 24 f. som anser att trots avsaknad av väderleksförbehåll skall fartuppgiften antas "vara baserad på en genomsnittsberäkning med hänsyn till gynsamma förhållanden ...". Se idem s. 340 där ett sådant förbehåll anses vara underförstått.

gälla sådana sjösträckor där nu nämnda yttre hinder inte påverkar prestationen [64].

"Squat"-effekten varvid fartygets djupgående i grunda vatten ökas kan resultera i minskad fart. Effekten är beroende av olika omständigheter, närmast av fartygets storlek och bottenutformning. Ej heller andra geografiska omständigheter skall anses påverka tidsbortfraktarens ansvar negativt. Såsom vidare exempel kan nämnas svåra strömningsförhållanden, varvid farten är nedsatt.

Om den nedsatta farten beror på en felbedömning av befälet är det fråga om åsidosättande av beteendereglerna varvid eventuella ansvarsfrågor skall avgöras i enlighet härmed.

6.7.4.3. Average speed- alternativet

I fråga om detta alternativ gäller den allmänna iakttagelsen att tidsbortfraktarens förpliktelse är mera omfattande än vid **capable**- alternativet.

Standardklausulerna utgår från att den beräknade distansen skall divideras med den förbrukade tiden. Undantag görs endast av särskilt uppräknade orsaker, såsom vid off hire, tidsbefraktarens order om "slow steaming" osv.

Tidsbortfraktaren kan anses bära en stor del av väderleksrisken i motsats till **capable**- alternativet. Hela nämnda risk behöver inte falla på tidsbortfraktaren. Närmast är det fråga om hans risk vid vind och sjögång. Å andra sidan borträknas enligt Intertanktime kl 23 tider då vindstyrkan varit 7 Beaufort eller mera i över sex timmar och i Standtime preamble görs en reservation för väderleken.

Average speed- alternativet har inte ansetts vara oskäligt gentemot tidsbortfraktaren. Regleringen påminner långt om de resekalkyler som denne i alla fall borde göra om fartyget resebortfraktades [65].

---

[64] I ND 1949.322 (Norsk skiljedom) framgår inte vilka sträckor som har beaktats vid beräknandet av fraktnedsättningen. Jfr Michelet s. 428. I M/V Pacsea / M/V Pacsun (1972) SMA 746 hade avtalet ingåtts på NYPE-basis. I fartkalkylen inberäknades inte "river navigation". I M/V Minilap (1976) SMA 1077 anfördes att "speed warranties are only applicable in the open sea". I Steamship Seamaid 1967 AMC 1362 Arb hänvisade majoriteten av skiljemännen till sträckorna mellan den tid då fartyget beordras "full ahead" till den tid då order om nedsatt fart ges. Se vidare Time Charters s. 56. Se dessutom not 62 ovan om betydelsen av sjövägsregeln 6 om säker fart.

[65] Se Besman (Lloyd's 1977) tillägget s. 7. Se ytterligare regleringen i Reeftime kl 10.

Vid långtidscertepartier kan **average speed**- alternativet bereda tidsbortfraktaren svårigheter, emedan fartygets fart under åren blir nedsatt.

I fråga om det nu nämnda alternativet är det av central vikt för parterna att närmare reglera de distanser och den tidsrymd som skall beaktas i **average speed**- kalkylen.

De distanser som skall beräknas i kalkylen regleras i certepartiet. Härvid förekommer variationer. De ovan citerade certepartierna utgår från "full away on passage" jämte första lotstagning eller ankring på redden, "from pilot station to pilot station" eller "from seabuoy to seabuoy".

Vad gäller kalkylmellanrummen är alternativen från första hamn till sista hamn eller torrdockningstidpunkterna jämte befraktningsavtalets upphörande eller dess förlängning.

Kalkylmellanrummen omfattar tämligen långa tidsperioder vilket innebär att tidsbortfraktaren har möjligheter att kompensera fartförlusten med tilläggsfart. Ju kortare mellanrum det är fråga om desto mindre möjligheter har tidsbortfraktaren att åstadkomma kompensation genom tilläggsfart. En kompensering kan vara möjlig särskilt på barlastresor om inte i average speed- klausulen gjorts ett särskilt förbehåll.

De ovan nämnda riktlinjerna innebär inte endast att tidsbortfraktaren bär en viss väderleksrisk utan även att en del av beteendereglerna samtidigt faller inom ramen för tidskalkylen [66]. Om exempelvis befälhavaren fattar beslut om att nedsätta farten och orsaken inte är sådan att den ingår i förteckningen över undantagen till grundkalkylen påverkar beslutet ansvaret för **average speed**. Dessutom medför **average speed**- alternativet en beväxningsrisk för tidsbortfraktaren, se närmare avsnitt 6.7.4.5. nedan.

Då tidsbortfraktaren har ett tämligen omfattande ansvar vid det nu nämnda alternativet faller det som naturligt att det ligger i hans intresse att försöka uppnå en fraktreglering som även omfattar bonus för tilläggsfart. De ovan nämnda tankcertepartierna reglerar denna möjlighet. Regleringen innebär att en slutgiltig fraktuppgörelse kan komma i fråga först efter att de av certepartiet förutsatta fartkalkylerna har uppgjorts.

Ifall tidscertepartiet inte tar närmare ställning till de ovan nämnda relevanta hållpunkterna för kalkylerna är läget oklart. Det kan vara ifrågasatt vilket alternativ som i själva verket har avsetts. Det är möjligt att tolkningen närmar sig de riktlinjer som gäller vid **capable**- alternativet [67].

---

[66] Se Didymi Corp. v. Atlantic Lines and Navigation Co. Inc. /1988/ 2 Lloyd's Rep. 108 CA och /1987/ 2 Lloyd's Rep. 166 QB, s. 168. Jfr resultatbetoningen i Showa Oil Tanker Co. Ltd. v. Maravan S.A. (The "Larissa") /1983/ 2 Lloyd's Rep. 325 QB. Jfr Mankabady s. 638.

[67] Se Palaja s. 94 f.

Man vet dock inte med säkerhet hurudana väderleksförhållanden som skall bortlämnas, vilka passage som skall medräknas och hurudana tidsperioder som skall tillämpas.

Michelet har påtalat dessa svårigheter då certepartiet endast hänvisar till en "service speed", såsom i Sinotime 1980 och Zhongzutime är fallet[68]. I dessa certepartier ingår emellertid en precisering av godtagbar vindstyrka samt sjögång. Tolkningen av formuleringen " (average) service speed" utan närmare förtydliganden tycks åtminstone i engelsk rätt närmast motsvara **capable**- alternativet och en likadan tolkningsrekommendation har uttalats för nordisk rätts del [69]. Det skulle därmed vara fråga om fartygets förmåga till den avtalade prestationen. I belysning av ordformuleringen verkar det vara mera motiverat att förorda en tolkning som omfattar tidsbortfraktarens ansvar för resultatet. Med beaktande av de förbehåll som nedan görs kan denna lösning knappast anses vara för betungande för tidsbortfraktaren. De moderna tanktidscertepartierna ger dock inte mera utrymme för oklarheter i denna fråga, se avsnitt 6.7.2. ovan.

Om den nu nämnda tolkningsrekommendationen om fartresultatet accepteras skall vissa andra problemställningar få sin lösning då förtydligande hållpunkter i certepartiet saknas. **Michelet** anser att åtminstone långvariga off hire-perioder under resan förmodligen skall borträknas, men att tidsbortfraktaren vid avsaknad av uttrycklig stipulering om dåliga

---

[68] Se Michelet s. 424.

[69] Se om tolkningssvårigheterna Gram s.175. Se NSM 1981 s. 4739 f. om oklarheter beträffande det exakta innehållet i uttrycket "service speed" och 1966 s. 4024 ff. varvid man åtminstone för engelsk rätts del tycks fastslå att vid avsaknad av en detaljreglering skall "average service speed" främst motsvara fartygets förmåga till avtalad prestation. Se om betonandet av resultatet framom förmågan samt om tolkningen av det oklara uttrycket i riktning mot **capable**- alternativet NSM 1963 s. 3953 f. Se dock eventuellt i motsatt riktning Befraktning s. 140. Jfr även citatet från Standtime i avsnitt 6.7.2. ovan. Se vidare Arab Maritime Petroleum Transport Co. v. Luxor Trading Corp. (The "Al Bida") /1987/ 1 Lloyd's Rep. 124 CA och /1986/ 1 Lloyd's Rep. 142 QB om "average"- uttrycket med hänsyn till bränsleförbrukningsuppgiften. I detta fall var det fråga om Standtime i vilket ingick både en hänvisning till "capable" och "average". Det sistnämnda uttrycket ansågs inte hänförligt till hela certepartiperioden, utan man betonade mera frågan om fartygets förmåga till den avtalade prestationen. I The Ceres (1896) 72 F. 936 2CCA tillmättes "average speed"- uttrycket den betydelsen att man garanterade ett resultat, inte endast att fartyget hade förmåga att sporadiskt uppnå den avtalade farten. Denna infallsvinkel ansågs även berättiga till tolkningen att fartbeskrivningen avsåg en "continuous warranty". Se vidare UNCTAD s. 60 och även not 523.

väderleksförhållanden har "den fulle uvaersrisiko" [70]. Det nu sagda kan kompletteras med att alla off hire-perioder kan uteslutas från kalkylen. Om off hire-perioderna vid avsaknad av närmare reglering kan frånräknas torde det inte finnas hinder för att även lämna obeaktat sådana förhållanden som skall lämnas obeaktade vid **capable**- alternativet med undantag för vindstyrkan och sjögången [71]. Det är oklart huruvida exempelvis maskinbrott o.dyl. skall borträknas om off hire-tröskeln på 24 timmar inte har uppnåtts. Det förefaller följdriktigt att inberäkna sådana perioder i kalkylen, om inte certepartiet stipulerar annat, jfr Fonasbatime (b)- förbehållet [72].

---

[70] Se Michelet s. 424 f. och idem (Intertanktime) s. 287 f. I sistnämnda uttalas om utarbetandet av fartklausulen i Intertanktime att man med hänsyn till parternas balanserade intressen intagit ett uttryckligt väderleksförbehåll i samband med **average speed**- utgångspunkten. Om bortfraktarens oväderrisk uttalar Michelet i sammanhanget: "Many owners have felt this to be unjust, because a promise regarding an average speed is strictly speaking not a promise about the vessel itself, but rather an undertaking whereby the owners take upon themselves a trade risk over which owners may have little, if any, control". Se vidare Falkanger & Bull s. 215. Se avsnitt 6.7.2. ovan där Sinotime 1980 har citerats. Jfr även Fartygsteknik s. 213 varvid det framgår att resekalkylerna i regel uppgörs så på rederiet att man ökar resedistansen med 5 % med tanke på väderleksrisken. Denna marginal ger samtidigt en viss uppfattning om väderlekens inverkan på fartprestationen. Se även Didymi Corp. v. Atlantic Lines and Navigation Co. Inc. /1988/ 2 Lloyd's Rep. 108 CA och /1987/ 2 Lloyd's Rep. 166 QB varvid klausulformuleringen om väderlekens inverkan var oklar. Hänvisningen i certepartiet till högst 2 Beaufort tillmättes relevans. I detta fall stod det i tidsbefraktarens intresse att andra väderleksförhållanden skulle frånräknas, emedan tidsbortfraktaren i stöd av certepartiets bonus- klausul hade framställt krav på tilläggsfrakt i anledning av överprestation. Se även NSM 1974 s. 4393 och 1963 s. 3953 f. om reservationer mot att godta placeringen av hela väderleksrisken på tidsbortfraktaren.

[71] Se M/V Filiatra Legacy (1986) SMA 2331 och (1986) SMA 2024 om borträknande av "slow steaming" och farten på hamnområden. Dessa perioder ansågs vid avsaknad av certepartireglering inte kunna inberäknas i fartkalkylen. Avgörandet byggdes på den amerikanska avtalsrättsliga principen om "prevention of performance of conditions or promises".

[72] Se dock härom NSM 1968 s. 4153 f. och 1963 s. 3954 där man antyder att vid maskin- och liknande svårigheter varvid off hire- tröskeln på 24 timmar inte uppnås skall man inte inräkna den förbrukade tiden i **average speed**- kalkylerna. Samtidigt hänvisas till en engelsk skiljedom varvid denna tolkning inte har accepterats. Ställning togs endast till nedsatt fart i anledning av maskinbrott. Det framgår även att resorna skall räknas från "pilot to pilot". Se vidare regleringen i Beepeetime 2 och NSM 1965 s. 3986. Stopp till sjöss faller på tidsbortfraktaren.

Tidsbefraktaren torde ha rätt att ge order om "slow steaming", men i så fall kan denna period inte inberäknas i kalkylen [73]. I vissa ovan citerade certepartier har detta uttalats uttryckligen.

Fastställandet av kalkylmellanrummet kan vid avsaknad av en närmare reglering i certepartiet även ge upphov till tolkningsproblem. The Al Bida-avgörandet, se vid not 98 nedan, antyder att uppgiften relateras till varje enskild resa eller något annat skäligt mellanrum. Med hänsyn till att tidsbortfraktaren i enlighet med det ovan sagda bär risken för väderleken och för vissa andra omständigheter, om inte certepartiet stipulerar annat, verkar en sådan utgångspunkt betungande för honom. En nu avsedd formulering i certepartiet kan inte anses förhindra en tolkning som omfattar en kalkyl över hela tidsbefraktningsperioden. Det sistnämnda alternativet står i samråd med minimum- regeln som grund för avtalstolkning [74]. Då tidsbefraktningsavtalets allmänna karaktär dessutom innebär att tidsbefraktaren bär tidsrisken under tidsbefraktningsperioden avviker den nu nämnda lösningen minst från denna utgångspunkt om man som jämförelse har kalkylmellanrum av mindre omfattning såsom per resa, per dockning eller per kalendermånad, varvid tidsbortfraktaren inte bereds lika effektiva möjligheter att kompensera med överprestation. Långtidscertepartier kan vid denna lösning ge upphov till särskilda problem, men å andra sidan kan man räkna med att ovan avsedda opreciserade uttryck inte används i sådana sammanhang.

Jämförelsen mellan **capable**- och **average speed**- alternativen visar med beaktande av de riktlinjer som ovan har klarlagts att de grundläggande skillnaderna principiellt inte är särdeles stora förutsatt att certepartiet inte innehåller närmare preciseringar. Vid det förstnämnda alternativet har det inte ansetts som uteslutet att alla väderleksförhållanden inberäknas om inte ett explicit förbehåll ingår i certepartiet. Vidare finns det en tydlig benägenhet att i alla fall beräkna en genomsnittsfart antingen per de skilda resorna eller inom ramen för någon annan period trots att dessa tendenser inte är otvetydiga. Det väsentliga är dock regleringshelheten och hur preciserat frågan om farten har beskrivits. I fråga om **capable**- alternativet råder det utan tilläggsförtydliganden osäkerhet om de relevanta avvägningsmomenten, men å andra sidan är läget detsamma vid **average speed**- alternativet om inte beskrivningen närmare har preciserats i certepartiet.

---

[73] Se NSM 1981 s. 4744 f. och 1963 s. 3954.

[74] Se om minimum- regeln avsnitten 4.2.2. och 6.1.1.1. ovan. Se även NSM 1968 s. 4114.

Det är uppenbart att en tillräcklig klarhet uppnås endast om vissa grundkrav har beaktatas i certepartiregleringen. Vid en närmare granskning noterar man att **average speed**- alternativet ger en god utgångspunkt och förutsebarhet så länge som det kombineras med lämpliga förbehåll om godtagbara väderleksförhållanden, om vilken del av resan som inberäknas och om i hurudan omfattning tidsbortfraktaren har möjlighet att kompensera med tilläggsfart.

6.7.4.4. Trial speed- alternativet

Vid utredningen av olika förbehåll beträffande fartygets särskilda egenskaper har man kunnat fastslå att de i regel gäller endast under förutsättning att bortfraktaren eller den han svarar för vid uppgivande av uppgiften har varit i god tro, dvs. att han varken visste eller borde ha vetat om felaktigheter beträffande uppgiften. Vid god tro ger förbehållet bortfraktaren ett visst skydd. Det har även konstaterats att skyddet inte är totalt utan vid en tillräckligt kraftig variation mellan uppgiften och det verkliga saklaget kan befraktaren göra anspråk gällande.

Vid bortfraktning av nybyggen har tidsbortfraktaren inget erfarenhetsbaserat material om fartygets egenskaper med undantag för det som i samband med leveransen från varvet möjligen kunnat fastställas eller med undantag för erfarenheter av systerfartyg. Beträffande farten är det därmed av relevans för tidsbortfraktaren att inte ge löften om fartygets verkliga prestationsförmåga i samband med den första befraktning som skall uppfyllas efter varvsleveransen. I sådana fall kan certepartiet hänvisa till **trial speed**- prestationer, vilket innebär att den uppgivna farten avser endast den som uppnåtts vid provtur i samband med fartygets mottagande från varvet.

Av avtalet kan på olika sätt framgå att uppgiften berör ett nybygge exempelvis genom förbehållet "subject to changes as the vessel is a newbuilding". I så fall är det uppenbart att i tolkningen skall beaktas det faktum att det är fråga om en uppgift som inte baserar sig på erfarenhetsmaterial. Det behöver inte ens finnas provtursuppgifter om farten.

Vid en konsekvent uppföljning av de riktlinjer som framställts beträffande de ovan nämnda, i andra sammanhang använda förbehållen tillmäts uttrycket **trial speed** verkan om uppgiften motsvarar den fart som verkligen uppnåtts i samband med provturen.

Å andra sidan kan nu nämnda förbehåll inte ge fullständigt skydd. Tidsbefraktaren har utgått från en viss prestationsförmåga hos fartyget. Vid kraftiga avvikelser från den "teoretiska farten" kan tidsbefraktarens kalkyler slå totalt fel. Under sådana förhållanden kan risken placeras på tidsbortfraktaren, se beträffande motiveringarna närmast avsnitt 6.6.4.2.b. ovan beträffande lastkapaciteten. Det är samtidigt uppenbart att

vid en kraftig avvikelse kan varvet med beaktande av marginalerna i byggnadskontraktet ha ansvar genom regress. En viss **back-to-back** situation borde uppnås mellan varvskontraktet och certepartiet.

Trial speed- alternativet kan anses ge ett begränsat skydd genom att en marginal kan tillåtas. Denna kan eventuellt vara större än vad som följer av ett normalt **about**- förbehåll, men en kraftig rubbning med hänsyn till avtalets ursprungliga syftemål kommer inte i fråga. Den närmare tillåtna gränsen måste avgöras med beaktande av de konkreta omständigheterna.

Om en hänvisning av **trial speed**- typen används då det redan finns erfarenhetsbaserat material om fartygets prestationsförmåga och om tidsbortfraktaren är medveten om att denna uppgift inte står i rätt proportion till fartygets faktiska fartförmåga kan förbehållet inte anses ge skydd. Vid ond tro placeras risken på tidsbortfraktaren [75].

---

[75] Se Michelet s. 423 f. som anför att **trial speed**- formuleringen vid bortfraktning av nybyggen ger ett särskilt skydd för tidsbortfraktaren, emedan uppgiften inte uttalar något konkret om den faktiska prestationsförmågan. Tidsbortfraktaren har enligt Michelet uppfyllt sina skyldigheter om hänvisningen till provtursprestanda som sådan är riktig. Han tillägger : "Såfremt rederen senere ikke kan bebreides for å ha misligholdt sine forpliktelser med hensyn til vedlikehold av skipet, vil det bli vanskelig å holde rederiet ansvarlig". Däremot uttalar Michelet inte om den eventualiteten att variationen mellan **trial speed** och den faktiska farten är kraftig. Det citerade uttalandet låter antyda att tidsbortfraktaren i så fall inte har något ansvar. Å andra sidan tycks det indirekt framgå på s. 425 att kraftiga variationer eventuellt inte godtas. Se vidare M/T Hexagram (1986) SMA 2269 varvid tidsbefraktaren hänvisade till vilseledande uppgifter beträffande ett nybygges fart och bränsleförbrukning. Bl.a. ett redan byggt systerfartygs prestanda var avvikande från det befraktade fartygets. I detta fall var det fråga om missvisande uppgifter i annan riktning resulterande i att tidsbortfraktaren hade goda möjligheter att i stöd av fraktjusteringsklausulen erhålla bonus för tilläggsfart och underförbrukning. Skiljemännen ansåg den angivna "garantin" inte vara (s. 92) "arbitrary or without any rationale". I Amoco Cairo (1982) SMA 1725 hade tidsbefraktaren framställt anspråk för icke-presterad fart. Anspråket förkastades bl.a. med hänvisning till att tidsbefraktaren var medveten om att det var fråga om fartygets jungfruresa. Dessutom ingick följande klausul i certepartiet: "All above details understood to be 'about' and subject to changes as the vessel is a newbuilding". I NSM 1985 s. 5130 ff. hänvisas till en likadan problemställning men inom en mera komplicerad ram.

6.7.4.5. Tidsfaktorn

a. Den relevanta tidpunkten då fartyget skall uppfylla fartbeskrivningen

De allmänna problemställningarna beträffande tidsfaktorn vid fartygets särskilda egenskaper återkommer i avsnitt 6.9. nedan. I detta sammanhang behandlas endast vissa sådana drag som är typiska i samband med fartuppgiften.

Bakgrundsutredningen beträffande sanktionerna har visat att det eventuellt förekommer vissa nyansvariationer mellan fel vid fraktslutet eller fel vid fartygets avlämnande å ena sidan samt fel som uppkommit under befraktningsperioden å den andra. Frågan om tidsfaktorn skall preciseras.

Vad gäller tidpunkten varvid fartyget skall motsvara den relevanta prestationsförmågan kan certepartiet givetvis styra frågan [76]. I annat fall kan det vara oklart vilken den relevanta tidpunkten är.

Vid garantikonstruktionen hänvisas det för nordisk rätts del till fraktslutet. Man har härvid beaktat skadeståndsansvaret. I övrigt kan det inte anses uteslutet att åtminstone fartuppgiften sträcker sig även till det befraktningsrättsliga avlämnandet. Denna tidpunkt är uppenbart väl motiverad beträffande frågan om fastställande av fartygets avtalsenliga egenskaper över lag, såsom i avsnitt 6.2.5.1.e. ovan för skadeståndsansvarets del har framgått [77]. Om fel med hänsyn till denna tidpunkt konstateras aktiveras påföljderna. Hänsyn bör dock tas till **average speed**- alternativet som berör en kalkyl gjord i efterhand. Exempelvis aktualiseras frågan om avhjälpande nödvändigtvis inte vid tidpunkten för fartygets befraktningsrättsliga avlämnande.

Särskilt i engelsk rätt finns det stöd för tanken att uppgiften om fartygets fart skall motsvara fakta både vid tidpunkten för fraktslutet och vid tidpunkten för fartygets avlämnande till tidsbefraktaren. Accepterandet av det senare alternativet har motiverats med kommersiella aspekter. Tidsbefraktaren skall kunna motta ett fartyg som uppfyller fartuppgiften för att

---

[76] Baltime och NYPE tolkas tydligen avse tidpunkten vid fraktslutet, se Falkanger & Bull s. 214 och Falkanger (Leie) s. 163. I dessa ställningstaganden har man dock inte beaktat betydelsen av The Apollonius- avgörandet som berör Baltime, se not 78 nedan.

[77] Se Palaja s. 102 f. Se vidare Gram s. 173 som anser att fartuppgiften skall hänföras till både fraktslutet och avlämnandet. "Ellers risikeres erstatningskrav eller nedsettelse av frakten". Jfr Falkanger (Leie) s. 162 och Falkanger & Bull s. 214 samt Gade & Woxholth s. 103 f. Jfr Manca s. 53.

hans med avtalet avsedda syftemål skall kunna förverkligas. Den i samband med klassuppgiften fastslagna principen om fraktslutet som den relevanta tidpunkten uppföljs därmed inte i nu nämnda sammanhang.

Även i amerikansk rätt hänförs den relevanta tidpunkten för **warranty**- ansvaret till fartygets avlämnande.

Å andra sidan är det med hänsyn till angloamerikansk rätt av central vikt att notera att tidsbefraktaren kan ha rätt till off hire anspråk även om man begränsar den nu avsedda förpliktelsen till fraktslutet/ avlämnandet[78].

b. Bevaringsplikten. Capable- alternativet

Den andra delen av tidsfaktorn berör bevaringsplikten.

Beträffande fartygets sjövärdighet har man i samband med frågan om tidsfaktorn behov av att utreda i vilken mån tidsbefraktaren har en befraktningsrättslig underhålls-och vårdplikt över fartyget.

I fråga om fartuppgiften kan man vid en närmare granskning notera att en likadan frågeställning kan uppstå därigenom att tidsbefraktarens kommersiella användning av fartyget har föranlett att fartyget inte kan prestera enligt avtalet. Exempelvis fartygets kvarhållande i en hamn i tropiska vatten en längre tid ("uppläggning") kan resultera i kraftig beväxning på fartygsbottnen med därav följande störningar i farten och problem kring

---

[78] Se Cosmos Bulk Transport Inc. v. China National Foreign Trade Transportation Corp. (The "Apollonius") /1978/ 1 Lloyd's Rep. 53 QB varvid den relevanta tidpunkten för fastställande av den angivna fartuppgiften i Baltime ansågs vara fartygets befraktningsrättsliga avlämnande och eventuellt även tidpunkten för fraktslutet. Mocatta, J. urskiljde beträffande fartuppgiften för det första ett tidigare avgörande Lorentzen v. White Shipping Co., Ltd. (1942) 74 Ll.L.Rep. 161 KB varvid domaren som **obiter** endast hade hänvisat till tidpunkten för fraktslutet och för det andra avgöranden hänförliga till klassuppgiften, nationaliteten och lastkapaciteten. Han betonade dessutom att man beträffande tidsfaktorn skulle skilja mellan olika uppgifter. Se vidare Hong Kong Fir Shipping Co., Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha (The "Hong Kong Fir") /1961/ 1 Lloyd's Rep. 159 QB varvid Salmon, J. på s. 171 antydde om motsvarande hållpunkter som i The Apollonius- avgörandet. Se i samma riktning som The Apollonius- avgörandet NSM 1981 s. 4742 f. Se Time Charters s. 35 varvid man allmänt förordar tiden för fraktslutet, men med tillägg om bevaringsplikt av en närmare definierad omfattning och s. 47 varvid viss kritik riktas mot The Apollonius- avgörandet. Se ytterligare Scrutton s. 78 f. och Payne and Ivamy's s. 29 f. Se beträffande amerikansk rätt Benedict s. 1-6 och Vandeventer s. 835. Se kritiken mot Lorentzen v. White Shipping-avgörandet Mankabady s. 638 f. Jfr Evergreen Marine Corp. vs. Worldwide Carriers Ltd. 1971 AMC 200 Can.Ct. Se ytterligare Palaja s. 103 som tolkar The Apollonius-avgörandet omfatta endast tidpunkten för avlämnandet.

kostnadsfördelningen i samband med avhjälpningsåtgärderna. Det är särskilt beväxningsrisken som har väckt diskussion.

I fråga om **capable**- alternativet antyder tidscertepartiets maintenance-klausul att skyldigheten att hålla fartyget i gott skick även med hänsyn till den avtalade farten ligger hos tidsbortfraktaren, men å andra sidan finns det inte säkert belägg för att denna klausul har samband med den avtalade fartprestationens upprätthållande. Den nedan refererade danska skiljedomen accepterar dock en nu nämnd sammanbindning. Indirekt kan maintenance- klausulen påverka fartprestationen, om tidsbefraktaren kan hänvisa till en brist som skall åtgärdas och som samtidigt påverkar fartförmågan.

Dockningsklausulerna visar att tidsbortfraktaren har bevaringsplikt även om dockning inte på grund av tekniska möjligheter att förhindra beväxning behöver upprepas lika ofta som tidigare. Fartygsbottnen kan i dagens läge rengöras utan dockning (genom "scamping"), men ett lika effektivt tekniskt resultat uppnås inte som vid torrdockning och nymålning[79].

Direkt och säkert klausulstöd för bevaringsplikten beträffande farten behöver inte ingå i certepartiet. Trots detta är det för nordisk rätts del uppenbart att tidsbortfraktaren skall anses ha en bevaringsplikt med hänsyn till den utlovade farten [80].

---

[79] Se Packard s. 82 f. och NSM 1981 s. 4743 f.

[80] Se härom närmare ND 1957.5 (DHD/ Dansk skiljedom). Se Gram s. 174 f. som anför att tidsbortfraktaren är ansvarig för fartsvikt på grund av beväxning även om en torrdockningsklausul inte ingår i certepartiet. Han betonar dock att tidsbortfraktaren skall ges en skälig möjlighet att avhjälpa beväxningen. Se dock Falkanger (Leie) s. 163 som beträffande skyldigheten att upprätthålla den avtalade farten tycks ha omfattat ståndpunkten att tidsbortfraktaren inte har en bevaringsplikt om inte certepartiet uttryckligen förutsätter detta såsom i regel i fråga om **average speed**- alternativet. Å andra sidan modifierar Falkanger denna utgångspunkt genom att hänvisa till att i praxis dock krävs en viss bevaringsplikt. Se i samma riktning Falkanger & Bull s. 214 f. Se vidare Manca s. 53 varvid det framgår att man i ett internationellt perspektiv inte behöver vara bunden till den "engelska regeln" om avsaknad av **continuous warranty**. Manca anför att löftet om fartprestationen omfattar "the whole period in which the time charterer is entitled to use and enjoy the ship endowed with the promised and guaranteed requisites specified in the time charter". Se dock UNCTAD s. 60 där man i ett internationellt perspektiv framställer reservationer mot att tidsbortfraktaren har ansvaret åtminstone vad gäller nedsatt fart i anledning av beväxning. I sammanhanget betonas därmed betydelsen av en torrdockningsklausul som den faktor som påför tidsbortfraktaren en avhjälpningsplikt.

Certepartivillkoren kan givetvis stipulera att exempelvis beväxningsrisken till närmare preciserade delar ligger på tidsbefraktaren med hänsyn till upprätthållandet av den avtalade farten [81]. Det kan även förekomma undantag på andra grunder. Om exempelvis stuvningen från tidsbefraktarens sida har skötts så dåligt att fartyget i anledning härav inte förmår upprätthålla farten kan ansvar för tidsbortfraktaren knappast inträda, om inte tidsbortfraktarsidan härvid kan anses ha brutit mot sina sjövärdighetsförpliktelser [82].

Läget är inte helt onyanserat för beväxningsriskens del. Redan **about**- förbehållet kan flytta åtminstone en del av beväxningsrisken på tidsbefraktaren [83]. Tidsbortfraktarens ovan nämnda risk genom bevaringsplikten kan dessutom i första hand anses gälla endast under förutsättning att han inte har vidtagit åtgärder för att avhjälpa det uppkomna felet. Tidsbortfraktaren skall ha skäliga möjligheter till ett sådant avhjälpande, exempelvis till att docka fartyget. Tidsbefraktaren synes inte härförinnan kunna göra påföljder gällande. Det är dessutom fråga om en culpabedömning med hänsyn till skadeståndssanktionen [84]. Det är dock i viss mån osäkert huruvida fråga är om en helt enhetlig uppfattning.

Ett nära samband med off hire- regleringen kan konstateras.

> I ND 1960.148 (Svensk skiljedom) hade fartygsbottnen bevuxit med påföljd att farten blev nedsatt. Skiljemännen ansåg risken ligga på tidsbortfraktaren, emedan tidscertepartiet inte innehöll förbud mot att använda fartyget i tropiska vatten, varutöver certepartiklausulerna explicit beaktade möjligheten till torrdockning på tidsbortfraktarens bekostnad i anledning av beväxning. Dessutom innehåller avgörandet antydanden om tidsbortfraktarens primära rätt att avhjälpa felet, se s. 154 f., trots att tidsbortfraktaren ålades att utbetala ersättning på andra grunder. Avgörandets motiveringar är dock oklara och å andra sidan ingår däri ställningstaganden i motsatt riktning. Ersätt-

---

[81] Se om en individuell klausul i M/V Capetan Kostis (1986) SMA 2026, jfr Intertanktime klausul 23 vid not 94 nedan. Intertanktime's utgångspunkt är dock en **average speed**- kalkyl.

[82] Se om funktionsfördelningen härvid avsnitt 7.4.2.1. nedan.

[83] Jfr Northern Clipper 1967 AMC 1557 Arb, s. 1559.

[84] Se not 88 nedan.

ningsskyldigheten motiveras bl.a. med off hire- klausulen i Baltime[85].

I ND 1957.5 (Dansk skiljedom) påstod tidsbortfraktaren att tidsbefraktaren hade risken för fartygsbottnens beväxning då fartyget användes på tropiska vatten. Avtalet hade ingåtts på Baltime. I avtalet ingick inte någon dockningsklausul. Tidsbefraktaren hänvisade till att fartyget var slutet på "world wide trade" och till att certepartiet innehöll en maintenance- klausul. Dessutom hade tidsbortfraktaren medgivit sin skyldighet att upprätthålla den avtalade farten. I skiljedomen konstaterades att fartygets fart i anledning av beväxning var 8,25 knop i jämförelse med certepartiets uppgift om "about 11 1/2 knots". Tidsbortfraktaren hade en klar skyldighet att i stöd av maintenance-klausulen (klausul 3) hålla fartyget i gott skick, en skyldighet vilken på grund av beväxning inte hade uppfyllts. Tidsbefraktaren kunde inte anses ansvarig för beväxningen, emedan fartområdet enligt certepartiet omfattade även tropiska vatten. Det var därmed utan relevans att användningen av fartyget i tropiska vatten hade berott på tidsbefraktarens kommersiella direktiv. Vid behandlingen av off hire- frågan betonades att fartyget trots beväxning och resa till dockningshamn inte kunde vara på off hire under denna resa, emedan resan endast anslöt sig till av tidsbefraktaren framställda krav. Det var inte fråga om en överenskommelse mellan parterna. Däremot var det fråga om normal off hire under torrdockningen.

Frågan om off hire berör inte direkt felansvaret och skall avgöras enligt certepartiets off hire- klausul eller SjöL 144 § 2 mom., såsom tidigare har nämnts. Det finns dock eventuellt en viss tendens att omfatta likadana principer som ovan har anförts för felansvarets del. Vid off hire ser man på riskfrågan ur synvinkeln på vems sida störningen kan anses ligga. I fråga om felansvaret frågar man sig hur långt tidsbortfraktarens bevaringsplikt sträcker sig. Läget beträffande nordisk rätt är dock osäkert [86].

---

[85] Se exempelvis ND 1962.68 (Norsk skiljedom) s. 85 f. där off hire beskrivs på ett tydligt sätt. Se även Riska s. 309 f. och not 7.

[86] Se särskilt NSM 1978 s. 4560 f. om nu nämnda riktlinjer. Det anförs även att det uppenbart föreligger en diskrepans mellan nordisk och angloamerikansk uppfattning.

Avhjälpandets ovan nämnda prioritering står i samråd med det sanktionssystem som behandlades i avsnitt 6.2.2. ovan [87]. Beträffande de skäliga möjligheterna till avhjälpande kan den juridiska utgångspunkten inte anses ha blivit föremål för omvärdering i jämförelse med tidigare praxis, men den tekniska utvecklingen kan de facto skärpa tidsbortfraktarens ansvar. Möjligheten att rengöra fartygsbottnen utan dockning leder naturligen till att även avhjälpande kan förutsättas äga rum utan behov av att avväga frågan om en skälig dockningstid och -plats. "Scamping" torde utan svårigheter kunna beställas i de flesta hamnar [88].

I engelsk rätt har man i relation till off hire antytt att beväxningsrisken ligger hos tidsbefraktaren om beväxningen har anknytning till hans kommersiella direktiv, medan läget kan vara det motsatta om beväxningen har föranletts av omständigheter som inte har samband med sådana direktiv. I sista hand är det givetvis fråga om off hire- klausulens exakta ordformulering. Exempelvis NYPE's hänvisning till "defect" omfattar inte beväxning.

I engelsk rätt uppfattas fartuppgiften inte som utgångspunkt utgöra en **continuous warranty**, men även denna fråga skall i sista hand avgöras med hänsyn till certepartiets exakta ordalydelse. Standardformuleringarna i Baltime, Linertime och NYPE tycks dock inte ge upphov till **continuous warranty**. Å andra sidan är det inte uteslutet att tidsbefraktaren kan framställa anspråk på andra grunder, särskilt med hänvisning till certepartiets eventuella explicita formulering om en **continuous warranty** eller med hänvisning till dockningsklausulen. Däremot är det oklart huruvida maintenance- klausulens formulering om upprätthållandet av skrovets skick omfattar beväxning. Klausulen hänvisar i vilket fall som helst till en skyldighet att utöva "reasonable care". Ansvar på denna grund kan undvikas genom att beväxningen avhjälps på ett skäligt sätt [89].

---

[87] Se Michelet s. 428 ff. om beväxning. Michelet anför att dockning vid bev'.x-ning skall ske enligt dockningsklausulen eller i övrigt på ett skäligt sätt och att tidsbefraktaren bär risken förutsatt att avhjälpningsåtgärderna följer det ovan nämnda. Han hänvisar till NYPE's dockningsklausul och uttrycket "convenient place": "Hvis 'convenient place' ikke foreligger, bor rederiet formodentlig ikke overfores ansvar for eventuell fartsreduksjon for efter det tidspunkt da det har vaert rimelig adgang til å dokke båten". Läget ter sig eventuellt annorlunda om uppehållet i en tropisk hamn beror på tidsbortfraktaren. Se i samma riktning Gram s. 174 f. Jfr vidare Jantzen (Tidsbefragtning) s. 22 f. Se även NSM 1978 s. 4560 f. och 1957 s. 3810 f. Jfr vidare om oklarheter i begreppet "maintenance" Michelet (Escalation) s. 407 f.

[88] Se NSM 1981 s. 4743 f., 1978 s. 4561 och 1977 s. 4478.

[89] Se Santa Martha Baay Scheepvaart N.V. v. Scanbulk A/S (The "Rijn") /1981/ 2 Lloyd's Rep. 267 QB. Det var fråga om NYPE. Fartyget hade efter avlämnandet stannat

Holman har framfört den tolkningsrekommendationen att maintenance-klausulen ålägger tidsbortfraktaren att avhjälpa beväxningen, men att kostnaderna för åtgärden kan inkrävas av tidsbefraktaren. Tidsbefraktarrisken anser Holman få stöd i certepartiets employment- klausul [90].

---

i Lourenco Marques i nästan tre månader med beväxning och nedgång i farten som påföljd. Tidsbefraktaren ansåg tidsförlust ha uppkommit och hänvisade till off hire-klausulen. Mustill, J. betonade emellertid att avtalsuppsättarens avsikt inte kunde ha varit att i off hire inkludera en nu aktuell situation. Det betonades att i de flesta fall följer beväxningen av fartygets normala kommersiella användning. Domaren tillade (s. 272): "It was the charterers' own choice to keep her at rest in tropical waters for nearly three months, and it would be unjust if they could seek financial relief for the natural consequences of the delay". Denna motivering hänfördes till off hire- klausulens första del, men den ansågs tillämplig även beträffande den andra delen, varutöver beväxning inte ansågs falla under begreppet "defect". I avgörandet togs inte alls ställning till tidsbortfraktarens eventuella skyldighet att i stöd av dockningsklausulen docka fartyget eller vidta andra avhjälpningsåtgärder. Tidsbefraktaren hade framställt anspråk endast i stöd av off hire- klausulen. Se vidare om läget i engelsk rätt beträffande frågan om **continuous warranty** The Apollonius-avgörandet, not 78 ovan, särskilt ss. 60-65 varvid fartygsbottnen varit bevuxet redan före fartygets avlämnande. Tidsbortfraktaren ansågs bära beväxningsrisken vid off hire även i Ocean Glory Compania Naviera S.A. v. A/S P.V. Christensen (The "Ioanna") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 164 QB. Beväxning förelåg redan vid fartygets befraktningsrättsliga avlämnande. Se vidare Tynedale Steam Shipping Co. v. Anglo-Soviet Shipping Co. (1936) 54 Ll.L.Rep. 341 CA. Se även avsnitt 6.2.5.1.d. ovan och NSM 1985 s. 5131 f. Se vidare The Al Bida- avgörandet, not 98 nedan, varvid som **obiter** tycks framgå att torrdockningsklausulen medför en särskild förpliktelse för tidsbortfraktaren att upprätthålla den avtalade bränsleförbrukningen. Se vidare Time Charters s. 253 f. och s. 256. Se dock Barclay s. 15 som anför att beväxning är tidsbortfraktarens "concern, and responsibility". Detta ställningstagande motiveras dock inte närmare. Se om **continuous warranty**- frågan vidare Besman (Lloyd's 1980) s. 16 f. och idem (Lloyd's 1977) s. 2 och tillägget s. 5 ff. och Holman (Lloyd's 1977) s. 1 f. Maintenance-klausulen kan uppenbart aktualiseras i vissa fall se NSM 1981 s. 4742 f. Se även NSM 1977 s. 4478.

[90] Se Holman (Lloyd's 1977) s. 4.

I amerikansk rätt tolkas off hire- klausulen 15 i "gamla" NYPE vilken inte innehåller en torrdockningsklausul tydligen så att beväxningsrisken i första hand ligger hos tidsbefraktaren. Tidsbefraktaren kan framställa anspråk via maintenance-klausulen mot tidsbortfraktaren, men det är osäkert huruvida beväxning omfattas av denna klausul. Även om fartuppgiften anses vara en **continuous warranty** tycks dock beväxningsrisken i första hand ligga hos tidsbefraktaren. Läget ställs i en något annan belysning om certepartiet innehåller en torrdockningsklausul, såsom nuvarande NYPE kl 21, som medför en förpliktelse för tidsbortfraktaren att avhjälpa beväxningen enligt klausulens närmare innehåll. I så fall kan off hire inträda under dockningsperioden och ansvar i övrigt om avhjälpande inte äger rum i enlighet med klausulens innehåll. Uppenbart är att nu avsedda preciserade docknings- och liknande klausuler skärper tidsbortfraktarens ansvar från ovan nämnda utgångspunkter. Det har vidare ansetts att oberoende av ovan nämnda utgångspunkter bär tidsbortfraktaren ansvaret för beväxning som beror på omständigheter på hans sida, såsom då beväxning förelåg redan vid fartygets befraktningsrättsliga avlämnande eller då fartyget uppehållits i tropiska vatten på grund av tidsbortfraktaren [91].

---

[91] Se avsnitt 6.7.3. ovan och i samband med off hire-anföranden gjorda hänvisningar. Se vidare Time Charters s. 58 f. om läget i relation till off hire- klausulen i NYPE och s. 57 om tolkningen av maintenance- klausulen i sammanhanget samt Cohen (JMLC 9) s. 350 och s. 355 och Vandeventer s. 835 f.

I Katonia 1930 AMC 1441 SDNY hade det på NYPE tidsbefraktade fartyget under befraktningsperioden fått beväxning på bottnen. Certepartiet tolkades så att parterna trots en torrdockningsklausul inte ansågs ha avsett dockning äga rum under befraktningsperioden. Det betonades att tidsbefraktaren var medveten om fartygets användningssyfte och beväxningsrisken. Ifall risken härför hade avsetts att falla på tidsbortfraktaren borde en särskild klausul ha intagits i certepartiet. Ej heller maintenance- klausulen ansågs ge upphov till annan bedömning. Denna klausul var avsedd att tillämpas i andra situtationer än den nu nämnda. I S.S. Mount Athos (1981) SMA 1570 fastställdes att tidsbortfraktaren som utgångspunkt hade ansvar för fartuppgiften under hela tidsbefraktningsperioden, men däremot stod tidsbefraktaren för beväxningsrisken. Fartyget hade uppehållits av tidsbefraktaren i en tropisk hamn i något över en månad. Se i samma riktning Mykali II (1986) SMA 2240 s. 5 f. I samma ärende konstaterades dock att tidsbortfraktaren hade brutit mot torrdockningsklausulen och av denna orsak ansågs off hire inträda. Se även om denna stadgade skiljemannapraxis i New York M/V Capetan Kostis-avgörandet, not 92 nedan. Se vidare om amerikansk skiljemannapraxis exempelvis M.V. Spray Cap (1982) SMA 1706 och hänvisningen på s. 291. Se vidare om **continuous warranty** M/S Helindas (1981) SMA 1589 varvid i NYPE hade införts formuleringen "to remain capable during the currency of this Charter Party". Bevaringsplikten var således explicit avtalad. I M/V Mare Felice (1981) SMA 1582 ansågs dock tidsbortfraktaren delvis ansvarig för beväxning, men detta hade samband med att tidsbefraktarens avhjälpningsåtgärder hade förhindrats. Det finns belägg för ett kontinuerligt garantiansvar även i övrigt. Se The Ceres (1896) 72 F. 936 2CCA.

En klausul som efter ett visst uppehåll i tropisk hamn överför beväxningsrisken på tidsbefraktaren kan enligt angloamerikansk rätt vid en närmare bedömning medföra överraskande resultat, emedan man i så fall inte beaktat den ovan nämnda utgångspunkten om beväxningsriskens placering. Det finns nämligen belägg för en **e contrario**- tolkning så att om uppehållet underskrider den i klausulen reglerade tiden tolkas beväxningsrisken härvid - och med avvikelse från den ovan i övrigt uppställda utgångspunkten - ligga på tidsbortfraktaren. Klausulens uppenbara syftemål förverkligas därmed inte till alla delar [92].

I nordisk rätt är det skäl att utgå från tidsbortfraktarens bevaringsplikt, men i fråga om sanktionernas inträde prioriteras avhjälpande av felet. Om tidsbefraktaren skulle bära beväxningsrisken skulle helheten leda till att

---

Det är emellertid i viss mån oklart huruvida det är fråga om en **continuous warranty**. I Time Charters s. 56 f.anförs att det inte är fråga om ett nu nämnt kontinuerligt ansvar, men det tilläggs att i skiljemannapraxis uppfattas läget på annat sätt. Se härom även exempelvis S.S. Mount Athos-avgörandet ovan samt M.V. Syra (1978) SMA 1278 varvid det fastslogs att "the speed warranty, barring unusual circumstances, is a continuing one and relates to the entire charter period". I Benedict s. 1-6 konstateras utan motsvarande nyansering fråga vara om en "continuing warranty". Se även Holman (Lloyd's 1977) s. 1 f. Jfr ordalydelsen i Asbatime kl 20, se Healy (JMLC 13) s. 524. Se även utredningen i NSM 1982 s. 4873 ff. Se även NSM 1981 s. 4743 f.varvid det antyds att maintenance- klausulen eventuellt kan vara tillämplig vid beväxning.

Se om torrdockningsklausulens "absoluta" karaktär Falls of Keltie S.S. Co. v. United States & Australasia S.S. Co. (1901) 108 F. 416 SDNY, varvid det om en NYPE-torrdockningsklausulen motsvarande klausul bl.a. uttalades, s. 418: "In legal effect, this clause was an agreement either to dry-dock the steamer at least once every six months, or else to allow the charterer his actual loss from failure to clean her". Se i samma riktning Munson S.S. Line v. Miramar S.S. Co. (1908) 166 F. 722 2CCA och Noyes v. Munson S.S. Line (1909) 173 F. 814 SDNY. Ansvar kan därmed inträda utan att en bedömning av culpa är behövlig. Beväxningsrisken ligger därmed ej heller totalt på tidsbefraktaren. Se även Robinson s. 630 ff. De ovan nämnda riktlinjerna är långt likadana som i det engelska The "Rijn"-avgörandet, se not 89 ovan.

Se Atlanta 1948 AMC 1769 SDGa om beväxning vid avlämnandet. Jfr Mt. Shasta 1926 AMC 315 DMass varvid beväxning vid avlämnandet ansågs konstituera sjöovärdighet.

[92] Dessa riktlinjer fastställdes av majoriteten i M/V Capetan Kostis (1986) SMA 2026. Certepartiet var NYPE. I certepartiet hade tillagts en klausul enligt vilken uppehåll i över 45 dagar i hamn med beväxning som påföljd skedde på tidsbefraktarens risk. Då uppehållet endast tagit 32 dagar i anspråk med härav föranledd beväxning ansågs risken ligga på tidsbortfraktaren. Denna tolkning ansågs följa av att klausulen i annat fall i jämförelse med riskfördelningen enligt stadgad skiljemannapraxis inte skulle ha haft någon självständig relevans.

han skulle vara tvungen att operera med ett fartyg med en från certepartiet avvikande fart under hela certepartiperioden, om han inte själv skulle stå för avhjälpningskostnaderna. En sådan lösning kan med hänsyn till det tidigare anförda knappast anses som acceptabel med beaktande av nordisk rätt. De riktlinjer som i de ovan refererade nordiska avgörandena har framgått kan härvid tillmätas stor betydelse. Beväxning kan ha sin grund i annat än i tidsbefraktarens kommersiella direktiv. Exempelvis kan fartyget få maskinfel i tropiska vatten med därav följande uppehåll och beväxning. Det föreligger knappast orsak till ställningstaganden som avviker från det ovan sagda.

Klausulhelheten kan i stöd av det nu anförda i vissa fall leda till olikartade resultat i angloamerikansk rätt jämfört med nordisk rätt. I angloamerikansk rätt finns det en tendens att påföra tidsbefraktaren beväxningsrisken om inte explicita certepartiklausuler föranleder annat resultat. Särskilt dockningsklausulens exakta innehåll är av central relevans i sammanhanget.

c. Bevaringsplikten. Average speed- alternativet

I fråga om **average speed**- alternativet verkar beväxningsrisken inom ramen för felansvaret ligga på tidsbortfraktaren, men det är osäkert huruvida denna utgångspunkt har allmänt stöd [93]. I **average speed**- klausulerna uttalas dock explicit att tidsbortfraktaren har skyldighet att under befraktningsperioden upprätthålla den avtalade genomsnittsfarten. Därmed skall även beväxning uppräknas bland de undantag som inte skall ingå i fartkalkylen.

Fraktjusteringsklausulen är omedelbart tillämplig och oberoende av de riktlinjer om riskplacering som ovan anfördes för **capable**- alternativets del. Möjligheten att avhjälpa felet har ingen uppskjutande verkan med hänsyn till en sådan justering.

Däremot är läget oklart om en fraktjusteringsklausul inte ingår i certepartiet. Om avhjälpningsrätten i nu nämnda fall skulle prioriteras skulle **average speed**- alternativet förlora dess uppenbara syftemål att påföra tidsbortfraktaren risken för resultatet, dvs. risken för att den i certepartiet intagna genomsnittsfarten faktiskt har upprätthållits under den relevanta perioden även med beaktande av exempelvis befälets beteende.

---

[93] Se M/V Milly Gregos (1986) SMA 2190 varvid tidsbefraktaren trots **average speed**- alternativet ansågs bära risken för beväxning som föranletts av hans kommersiella direktiv.

Det är uppenbart att man tolkar detta alternativ berättiga tidsbefraktaren till att framställa anspråk på fraktjustering med förbigående av tidsbortfraktarens avhjälpningsrätt.

Såsom i fråga om **capable**- alternativet kan beväxningsrisken och andra risker givetvis helt eller delvis överstyras på tidsbefraktaren genom certepartivillkor [94]. En sådan överstyrning är av vikt för tidsbortfraktaren med tanke på den ovan givna tolkningsrekommendationen om hans bevaringsplikt och resultatansvar.

Om beväxningsrisken även i dessa fall som utgångspunkt skulle ligga på tidsbefraktaren kan klausuler som anger en viss tidsfrist för inträdet av tidsbefraktarens ansvar vara förenade med motsvarande risker som ovan påtalades beträffande **capable**- alternativet.

6.7.5. Tolkningen av bränsleförbrukningsuppgifterna

Bränsleförbrukningsuppgifterna kan vara formulerade så att endast förbrukningen av tjockolja är omnämnd såsom i Baltime [95]. Uppgifterna kan även vara mera nyanserade så att en skillnad görs mellan förbrukningen av dieselolja och tjockolja samt mellan förbrukningen i hamn och på resa.

Preciseringen kan även utesluta vissa fall. Exempelvis framgår av Beepeetime 2 att i förbrukningen inte skall inberäknas barlastning, lastuppvärmning och tankrengöring [96]. Denna precisering står i tidsbortfraktarens intresse, emedan det inte är uteslutet att förbrukning för

---

[94] Se Intertanktime performance- klausulen 23 sista stycket: "In the event that the vessel has in compliance with Charterers' instructions lain at or off one or more ports or places for more than 30 days within any 60-day period, then the provisions of this clause shall cease to apply until after the vessel returns to service following its next dry-docking. Should Charterers so wish they may require Owners to dry-dock the vessel prematurely for bottom cleaning and painting, and in such event all costs and charges thereby incurred shall be for Charterers' account and the vessel shall remain on hire". Se även Michelet (Intertanktime) s. 288, Packard s. 78 f. och s. 82 f. och NSM 1981 s. 4744. Se även NSM 1979 s. 4642 f. om dockningsklausulen i Statfjord och om tendensen att överstyra förpliktelser härvid på tidsbefraktaren.

[95] Se Didymi Corp. v. Atlantic Lines and Navigation Co. Inc. /1988/ 2 Lloyd's Rep. 108 CA och /1987/ 2 Lloyd's Rep. 166 QB.

[96] Se härom även Aquarian Navigation Ltd. - Clark Oil & Refining Corp. (1980) SMA 1410. Se vidare Efploia (1979) SMA 1359 om de svårigheter som kan uppstå för tidsbortfraktaren vid bevisningen av förbrukningen för de ändamål som inte skall inberäknas i bränsleförbrukningsuppgiften.

olika ändamål ombord i annat fall inberäknas i den i certepartiet upptagna uppgiften. Detsamma gäller även beträffande torrlastfartyg, vilkas hamnoperationer kan förbruka bränsle (**in port**- förbrukning) på annat sätt än under sjöresan. Vad gäller uppgifterna i Baltime synes man dock inte inberäkna hamnförbrukningen. Även om hamnförbrukningen inte inberäknas står det åtminstone i tidsbefraktarens intresse att erhålla preciserade uppgifter härom i certepartiet för att möjliggöra en exakt kalkyl om förbrukningen i sin helhet. I annat fall är det uppenbart att hamnförbrukningen beräknas tämligen skönsmässigt, särskilt om maskindagboksuppgifterna inte anses vara en tillräckligt pålitlig grund [97].

I engelsk rätt förhåller man sig negativt till tidsbortfraktarens möjlighet att inom ramen för en mera omfattande tidsperiod kompensera överförbrukning med underförbrukning.

---

[97] I ND 1952.442 (Norsk skiljedom) hade tidsbefraktaren uppgjort en kalkyl om bränsleförbrukningen till sjöss och jämfört denna med uppgiften i Baltime på vilket parterna hade ingått avtalet. Parterna var dock överens om beräkningsmetoden till den del som det var fråga om att ur kalkylen exkludera hamnförbrukningen. Beträffande hamnföbrukningsavdraget var parterna oense. Skiljemännen ansåg maskindagbokens uppgifter om hamnförbrukningen inte vara helt pålitliga. Även Michelet noterar tolkningsproblemet, se s. 430 f. Han anser att åtminstone bränsleförbrukningsuppgiften i Baltime endast avser förbrukningen till sjöss. Se Bedeburn 1931 AMC 1678 Arb s. 1688 varvid uppgiften om bränsleförbrukning ansågs omfatta inte endast maskinförbrukningen utan även det bränsle som behövdes för evaporatorn. Se även Time Charters s. 59. Vid avsaknad av uppgift om bränsleförbrukning i hamn kan tidsbefraktaren svårligen framställa anspråk på överförbrukning till denna del, se NSM 1982 s. 4877. I amerikansk rätt skall hamnförbrukningen tydligen vara "grossly excessive". Se dock om kostnadsfördelningsproblematiken i hamn M/V C.K. Apollo (1980) SMA 1429. Jfr M/S Chrysanthi G.L. (1980) SMA 1417. Se M/V Filiatra Legacy (1986) SMA 2331 om "in port"-förbrukningen. Tidsbortfraktaren var inte ansvarig för påstådd överförbrukning. Se ytterligare om "domestic fuel" NYPE kl 20. Denna förbrukning skall betalas av tidsbortfraktaren oberoende av om fartyget är på off hire eller inte, se NSM 1985 s. 5129. Se vidare om tolkningen av denna klausul Summit Investment Inc. v. British Steel Corp. (The "Sounion") /1987/ 1 Lloyd's Rep. 230 CA varvid man ansåg klausulens syftemål trots de föråldrade uttrycken ("grates and stoves") vara att tidsbefraktaren inte stod för förbrukningen under fartygets off hire och för förbrukningen för besättningens "domestic purposes" såsom belysning och värme. Resultatet är dock beroende av certepartiets ordalydelse. Ifall en NYPE motsvarande precisering saknas kan tidsbefraktaren vara skyldig att betala för bränsleförbrukningen under off hire i stöd av certepartiets allmänna kostnadsfördelningsklausuler. Se Navigas International Ltd. v. Trans-offshore Inc. (The "Bridgestone Maru No. 3") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 62 QB s. 84 som gällde Shelltime 3 kl 6 "Charterers shall provide and pay for all fuel (except galley fuel) ..." och "Arild", Owners of v. Societe Anonyme De Navigation Hovrani (1923) 15 Ll.L.Rep. 50 KB.

Frågan aktualiserades i Arab Maritime Petroleum Co. v. Luxor Trading Corp. (The "Al Bida") [98]. Parterna hade ingått ett tidsbefraktningsavtal på Standime-certepartiet. Om fartygets bränsleförbrukning hade följande avtalats (raderna 7-9):"... capable of maintaining under normal working conditions an average speed of about 15.5 knots in moderate weather ... on an average consumption of 53 metric tons IFO 1500 fully laden and 50 metric tons in ballast... per 24 hours ...". Det visade sig att fartyget trots beväxning i bottnen kunde upprätthålla den avtalade farten på grund av den stora maskinstyrkan, men bränsleförbrukningen motsvarade enligt tidsbefraktaren inte avtalets krav beträffande ett antal resor under avtalets bestånd. Till denna del krävde tidsbefraktaren skadestånd för överförbrukning. Tidsbortfraktaren invände att fartyget under vissa perioder hade presterat bättre fart än vad avtalet förutsatte och att bränsleförbrukningen härvid inte hade stigit till den i certepartiet upptagna mängden räknad som "average" över hela certepartiperioden. Tidsbortfraktarens invändning godkändes varken av skiljemännen eller av domaren i QB.

Parker, L.J. utgick från avtalets ordalydelse. Han ansåg att stöd inte erhölls för att acceptera tidsbortfraktarens invändningar. Han uttalade bl.a. (s.129): "Taking first the preamble, without reference to the terms of Form C. Gas, the words 'capable of maintaining' in my view clearly point to a continuing state of things, not to a situation where for months the vessel is incapable of the specified performance - albeit in succeeding months she so far exceeds it that the overall consumption is the same as if she had been capable throughout the period". Hans konklusion var att förbrukningen skulle relateras till en genomsnittsförbrukning för en skälig tidsperiod. Det konkreta avgörandet härvid ålåg skiljemännen. Fartygets förmåga till den avtalade prestationen betonades på bekostnad av "average"-uttrycket. Det till tidscertepartiet anslutna Form C. Gas-formulärets innehåll ansågs inte medföra ändringar i den nu nämnda utgångspunkten. I anledning härav ansåg CA att de "goda perioderna" inte kunde beaktas till tidsbortfraktarens fördel. Om en annan metod skulle ha accepterats skulle detta samtidigt ha möjliggjort den tolkningen att tidsbortfraktaren vid "överprestation" hade varit berättigad till ersättning för allt inbesparat bränsle.

---

[98] /1987/ 1 Lloyd's Rep. 124 CA och /1986/ 1 Lloyd's Rep. 142 QB. Se även BIMCO Bulletin 1987 s. 8681.

I amerikansk praxis uppfattas läget inte nödvändigtvis lika strikt ur tidsbortfraktarens synvinkel, tvärtom finns det belägg för att beakta hela tidsbefraktningsperioden så att överförbrukning kan kompenseras genom underförbrukning [99].

Även bunkerförbrukningsuppgiften kan innehålla ett förbehåll enligt vilket tidsbortfraktaren får till godo en viss marginal. Följdriktigt med det tidigare utredda kan marginalen avgöras endast med beaktande av de konkreta omständigheterna. Det har anförts att förbehållet kunde tillåta en marginal på en halv ton, men å andra sidan har det inte ansetts möjligt att uttrycka variationen i ton utan i stället i procent. Vidare visar vissa amerikanska avgöranden att förbehållet inte berättigar till någon marginal [100].

Tidsbefraktaren skall se till att till fartyget levereras bunker av avtalad eller i övrigt godtagbar kvalitet. Enligt SjöL 138 § skall tidsbefraktaren både sörja för och betala bränslet. I tidscertepartiet kan ingå preciseringar härom. Preciseringsbehovet accentueras i dagens läge då riskerna för undermåligt bränsle är uppenbara.

---

[99] Se M/V United Bounty (1984) SMA 2040 s. 176 f. och M/V Eurobulker (1983) SMA 1922.

[100] Se ND 1954.235 (Bergen byrett) varvid överförbrukningen inte ansågs bevisad. Av motiveringarna framgår dock att oljeförbrukningen ansågs ha uppgivits i Baltime med en viss marginal och att även väderleksförbehållet skulle beaktas i sammanhanget. Se ND 1952.442 (Norsk skiljedom) varvid certepartiets marginal vid bränsleförbrukningen inte beaktades. Tidsbortfraktaren hade emellertid i målet medgivit att den av tidsbefraktaren uppgjorda kalkylen på denna punkt var riktig. Se vidare Palaja s. 95. Falkanger (Leie) s. 163 hänvisar till ND 1952.442 och anser i stöd härav att marginalen inte accepteras. Falkanger har tydligen inte beaktat betydelsen av tidsbortfraktarens ovan nämnda medgivande. Se vidare Gram s. 176. Gram anser förbehållet ge en marginal på ett halvt ton per varje 25 ton. Se Michelet s. 432 f. om förbehållet vid oljeförbrukning. Jfr om förbehållet vid kolförbrukning s. 431 f. varvid marginalen enligt Michelet inte spelar någon självständig roll åtminstone då man gör en "konvertering" från en kvalitet till en annan, en åtgärd vilken som sådan godkänner en viss marginal. Se NSM 1982 s. 4875 f. varvid en halv tons marginal accepterades. I The Al Bida- avgörandet, vid not 98 ovan, tillmättes förbehållet relevans. Bränsleförbrukningen skulle dessutom beräknas under goda väderleksförhållanden. Se kommentaren i NSM 1986 s. 5177 f. Se vidare NSM 1985 s. 5131 och hänvisningen till 5 %. I Steamship Seamaid 1967 AMC 1362 Arb tillmätte majoriteten av skiljemännen förbehållet ingen relevans i samband med oljeförbrukningsuppgiften. Se i samma riktning Northern Clipper 1967 AMC 1557 Arb. Å andra sidan accepterades i M/V United Bounty (1984) SMA 2040 att den fastställda diskrepansen på 3 % föll inom ramen för "about" och i S.S. Mount Athos (1981) SMA 1570 godtogs en marginal på 5 %. Se även M/V Medita (1977) SMA 1150 varvid förbehållet beträffande en resa beaktades, men inte beträffande en annan.

Vid inexakta uttryck såsom NYPE's "best grade fuel oil" kan problem uppstå beträffande innehållet i klausulen [101]. Det är nämligen i viss mån oklart vilka närmare egenskaper i bränslet som skall tillmätas särskild betydelse. Om avtalet inte innehåller tillräckliga preciseringar härom har detta resulterat i svårigheter för tidsbortfraktaren att hänvisa till bristfällig bränslekvalitet.

Bristfälligheter i den levererade kvaliteten kan leda till att farten minskar och/eller att bunkerkonsumtionen ökar. Om bränslekvaliteten trots ovan nämnda reservationer eller i stöd av en preciserad bränsleförbrukningsklausul konstateras vara bristfällig kan tidsbortfraktaren inte anses ha ansvar med hänvisning till fart- och bunkerförbrukningsuppgifterna, åtminstone inte innan man konverterat den avtalade kvalitetens förbrukning till den levererade kvalitetens eller den avtalade farten till nedgången i farten [102].

---

[101] Se Jantzen s. 340 som framför att detta krav även gäller vid avsaknad av en certepartiklausul. Se även Palaja s. 95. Se Ewart s. 15 som hänvisar till bränslets skäliga kvalitet. Jfr Power Steamship Co. Ltd. - States Marine Corp. 1954 AMC 1015 Arb varvid certepartiets uttryck "best grade Diesel Oil" ansågs omfatta även en dyrare kvalitet än "marine diesel". I fallet hade tidsbefraktaren framställt anspråk på betalning av ombordvarande bränsle vid det tidsbefraktade fartygets återlämnande. Tidsbortfraktaren, som vägrat betalning med hänvisning till den extra kostnaden, ålades att betala det av tidsbefraktaren krävda beloppet.

[102] Det finns särskilda bunkerkvalitetsklausuler som ingående styr den nu avsedda frågan, se exempelvis BIMCO's "Bunker Fuel Quality Clause for Time Charters". I Baltime kl 13, andra stycket, stipuleras att tidsbefraktaren är ansvarig för skador orsakade fartyget eller tidsbortfraktaren "by improper or careless bunkering", men denna formulering har tolkats avse själva bunkeroperationerna och inte av bunker föranledd skada. Se härom ytterligare Ewart s. 14 f., s. 16 ff. och s. 55 ff. Han påtalar dessutom behovet av preciserade bunkerklausuler i certepartier. Vidare hänvisas till att bristfällig bunkerkvalitet leder till att tidsbefraktaren knappast kan hänvisa till de felaktiga fart- eller bunkerförbrukningsprestanda som följer härav. Honan (JMLC) s. 30 och s. 32 f. uttrycker för amerikansk rätts del att rättsläget beträffande nedsatt fart i anledning av dålig bränslekvalitet är osäkert. Han gör dock en jämförelse med beväxningsrisken och förordar att tidsbefraktaren får bära risken även i nu nämnda fall. Se Packard s. 79 f. som betonar betydelsen av preciserade uppgifter om bunkerkvaliteten i certepartierna.

Se vidare om riskerna för tidsbortfraktaren ifall preciseringar om bränslekvaliteten inte har intagits i certepartiet Gram s. 176, Michelet s. 432 f. och NSM 1981 s. 4770 f., s. 4771 om ansvaret för fart- och bränsleförbrukningsuppgifterna och s. 4773 f. om tolkningen av Baltime kl 13, andra stycket. Se vidare NSM 1955 s. 3770.

Se även ND 1958.8 (Norsk skiljedom). Tidigare användes kol som bränsle i fartyg och den rätta kolkvaliteten var av betydelse med hänsyn till den i certepartiet intagna uppgiften om förbrukningen, se om riktlinjerna härvid Michelet s. 430 ff. Se ND 1953.285 (Norsk skiljedom). Se även ND 1952.442 (Norsk skiljedom). Parterna var

Trots att tidsbortfraktaren svarar för tillräcklig bränslemängd för den avtalade resan, en fråga vilken berör fartygets sjövärdighet, synes man i övrigt anse åtgärderna från befälets sida vid själva bunkerbeställningen utgöra en del av tidsbefraktarens åligganden. Befälet uppträder till denna del för tidsbefraktarens räkning. Å andra sidan kan läget vara ett annat om dålig bunkerkvalitet påverkar fartygets sjövärdighet eller om det är fråga om "sedvanlig medverkan" från befälets sida [103].

Tidsbefraktaren kan vara ansvarig för de eventuella reparations- och avhjälpningsåtgärder som föranleds av felaktig bränslekvalitet om han sörjt för leveransen till fartyget, men skadeståndsansvaret är uppenbart som utgångspunkt baserat på culpa. I denna bedömning anses bl.a. att tidsbefraktaren inte kan åläggas att vid varje beställning särskilt analysera kvaliteten [104].

---

härvid eniga om konverteringen, se s. 445. Se vidare Beechpark 1931 AMC 297 2CCA s.298 varvid domstolen gjorde en jämförelse mellan olika kolkvaliteter. Även i Bedeburn-avgörandet, se följande not, behandlades en motsvarande problematik. Se ytterligare om kol som bränsle i moderna fartyg Ewart s. 65 ff.

[103] Se beträffande fördelningen av ansvaret NSM 1981 s. 4770 om kvalitetens inverkan på sjövärdigheten, s. 4771 ff. om befälhavarens rätt att under vissa omständigheter vägra motta undermåligt bränsle samt s. 4773 om befälets roll i sammanhanget. Ansvaret kan även regleras i certepartiet, se NSM 1979 s. 4651. Se Palaja s. 48 ff. och där nämnda källor. Härvid framgår att ansvaret för bunkermängden enligt amerikansk rätt är oklart och att detta eventuellt kan placeras på tidsbefraktaren. Se härom även Bedeburn 1931 AMC 1678 Arb. I detta fall ansågs att ansvaret för rätt bränslemängd trots en beställning från befälet föll på tidsbefraktaren. En distinktion gjordes med hänsyn till British & Foreign Marine Ins. Co. vs. Kilgour S.S. Co. (1910) 184 F. 174 SDNY varvid tidsbortfraktaren ansågs vara ansvarig för den bristfälliga bränslemängden. I detta fall hade tidsbortfraktaren dock givit felaktiga uppgifter om bränslemängden ombord vid fartygets avlämnande. I avgörandet accepterades ej heller det engelska avgörandet MacIver & Co., Ltd. v. Tate Steamers, Ltd. (1903) 9 Asp.M.C. 362 CA enligt vilket tidsbortfraktaren var ansvarig för rätt bunkermängd, emedan denna fråga berörde fartygets sjövärdighet. I sistnämnda avgörande betonades dessutom behovet av att befälhavaren ger riktig information om mängden åt tidsbefraktaren. De amerikanska avgörandena låter antyda att befälets åtgärder beträffande bunkerkvaliteten sker på tidsbefraktarens risk, jfr NSM 1981 s. 4773.

[104] I M/V Leslie (1979) SMA 1341 ansågs tidsbefraktaren ansvarig för de skador som uppkommit på fartyget i anledning av att fel bunkerkvalitet hade levererats till fartyget. Certepartiet innehöll en precisering av kvaliteten. Av fallet framgår att svårigheter kan uppstå beträffande både bevisningen och orsakssambandet mellan skadan och den felaktiga kvaliteten. Dessutom betonades att tidsbortfraktaren hade rätt till en skälig ersättning för utgifterna. Se om konstituerande av ansvar för tidsbefraktaren M/V Acmi (1986) SMA 2251. Se NSM 1981 s. 4773 f. varvid det bl.a. konstateras att ett under-

Vad i avsnitt 6.7.4.5. har anförts om tidsfaktorns betydelse gäller i tillämpliga delar även bränsleförbrukningsuppgifterna.

Såsom inledningsvis konstaterades har fartygets ovan nämnda prestanda ett nära samband med varandra. Nedsatt fart minskar bränsleförbrukningen och ökad fart resulterar i ökad förbrukning. I en störningssituation kan tidsbortfraktaren uppnå det avtalade i fråga om någotdera alternativet, men på bekostnad av det andra. Ett beslut att nedsätta farten kan leda till bränsleförbrukningens nedgång till den avtalade ramen och upprätthållande av avtalad fart kan leda till avtalsstridig bränsleförbrukning. Kumulativa marginaler innebär att både farten och förbrukningen skall beräknas med beaktande av **about**- förbehållet. Det finns belägg för att acceptera denna beräkningsmetod tidsbortfraktaren till godo, men en enhetlig uppfattning är det inte fråga om [105]. Accepterandet av kumulativa

---

förstått "garantiansvar" för tidsbefraktaren inte kommer i fråga enligt norsk rätt, medan en motsatt riktlinje anförs för angloamerikansk rätts del. Frågan om tidsbefraktarens ansvar för bunkerleverantörens culpa lämnas öppen. Se Ewart s. 17 som för angloamerikansk rätts del hänvisar till den eventuella möjligheten att konstruera ett ansvar för tidsbefraktaren i stöd av en "implied warranty" samt Honan s. 30 ff. Även off hire kan utebli om störningen beror av dåligt bränsle som tidsbefraktaren ansvarar för, se James Nourse, Ltd. v. Elder Dempster & Co., Ltd. (1922) 13 Ll.L.Rep. 197 KB och Storviken 1929 AMC 1479 SDNY. Se NSM 1981 s. 4771 varvid man rekommenderar en tolkning enligt vilken fartyget i nu nämnda fall går på off hire, men tidsbortfraktaren är berättigad att kräva skadestånd inklusive off hire- förlusten av tidsbefraktaren.

[105] Se Gram s. 176 vars uttalande kan tolkas ge uttryck för en negativ inställning till kumulativa marginaler. Jfr Michelet s. 433 f. I The Al Bida-avgörandet, se vid not 98 ovan, tolkades sambandet mellan fart- och bränsleförbrukningsuppgifterna så att fartuppgiftens nedre marginal berättigade till en i certepartiet uppgiven bränsleförbrukningsuppgift åtminstone i stöd av avgörandet i QB. Se kommentaren i NSM 1986 s. 5177 f. varvid man dessutom stöder kumulativa marginaler om både fart-och bränsleförbrukningsuppgifterna innehåller förbehållet **about**. Exempelvis vid "about 22.5 knots/ about 75 tons" med en tillåten marginal på en halv knop, respektive 3 ton skulle tidsbortfraktaren ha uppfyllt sin förpliktelse om farten är minst 22 knop och bränsleförbrukningen härvid högst 78 ton. Se i samma riktning London arbitration 2/87 LMLN 188/1987. I engelsk rätt är läget dock oklart. Se BIMCO Bulletin 1988 s. 9381 f. varvid det framgår att enligt en skiljedom bortfraktaren inte kunde räkna till godo kumulativa marginaler, emedan dessa uppgifter "were so closely and directly related". I certepartiet hade beskrivits olika fartalterantiv jämte bunkerförbrukningen. Se vidare Beechpark 1931 AMC 297 2CCA varvid formuleringen "about 11 knots to 12 knots an hour in good weather and smooth water on a consumption of about 32 to 34 tons best Welsh coal" tolkades betyda att den lägre fartuppgiften förenades med den lägre bränsleförbrukningsuppgiften och den högre fartuppgiften med den högre bränsleförbrukningsuppgiften.

marginaler ger bortfraktaren en avsevärd fördel. Vid avsaknad av förtydligande tillägg i certepartiet borde man utgå från att about- förbehållet gäller antingen farten eller bränsleförbrukningen. Då förbehållet används för någotdera alternativet faller marginalen bort för det andra och det angivna grundtalet tillmäts i sådant fall betydelse.

I avsnitten 6.2.3. och 6.2.5.1.d. ovan framgick att man vid beräknandet av fraktnedsättning eller skadestånd åtminstone i nordisk rätt utgår från att inbesparing i bränsle skall kompenseras tidsbortfraktaren i samband med felaktigt angiven fartuppgift. Kompensering accepteras även i den motsatta riktningen åtminstone enligt nordisk rätt [106]. Huruvida en lägre än avtalad bunkerförbrukning som sådan skall kompenseras är i första hand beroende av certepartiets närmare innehåll. Denna fråga återkommer i följande avsnitt [107].

6.7.6. Tilläggsfart och underförbrukning

I olika sammanhang ovan har framgått att fartygets prestanda kan visa sig vara bättre än de i certepartiet förutsatta.

I fråga om fart- och bränsleförbrukningsuppgifterna kan certepartiet ta uttrycklig ställning till tidsbortraktarens rätt till bonus, om fartyget överskrider den avtalade farten eller understiger den avtalade bränsleförbruk-

---

Om i certepartiet har intagits en förteckning över bunkerförbrukningen vid olika fartprestationer tycks tidsbortfraktaren kunna räknas till godo den inbesparing i bränsleförbrukning som uppstår utgående från den uppgift som relateras till vederbörande fart trots att denna av tidsbefraktaren beordrade fart inte har kunnat upprätthållas, se NSM 1980 s. 4721 f. Se om riskerna för tidsbortfraktaren vid intagandet av en sådan förteckning i certepartiet NSM 1979 s. 4638.

106 Se NSM 1982 s. 4875 f. varvid tilläggsfart kompenserades vid justering av överförbrukning.

107 Tvister kan även uppstå beträffande uppgifter om bunkermängden vid avlämnande och återlämnande. Se exempelvis Linertime box 25 och box 26 samt kl 6. Denna fråga behandlas inte närmare. Se ytterligare om denna problemställning Efploia Shipping Corp. Ltd. v. Canadian Transport Co., Ltd. (The "Pantanassa") /1958/ 2 Lloyd's Rep. 449 QB varvid uttrycket "expected about 6/700 tons" tolkades avse att tidsbortfraktaren försäkrade att "they did honestly expect the bunkers to be about 600 to 700 tons and that they had reasonable grounds for that expectation".

ningen. De ovan citerade tanktidscertepartierna innehåller regelmässigt en sådan reglering. Avtalsformuleringen skall följas ordagrant [108].

Klausulregleringen innebär en risk för tidsbefraktaren, emedan tidsbortfraktaren i vissa fall kan tänkas sträva till att ge låga siffror för farten och höga siffror för bränsleförbrukningen i avsikt att erhålla bonus vid normalprestation. Uppgifterna skall basera sig på erfarenhetsmaterial eller i övrigt ha givits i god tro. Det är dock inte helt uteslutet att de i certepartiet intagna uppgifterna tillmäts relevans vid bonusfrågan även om de har varit något överdrivna till förmån för bortfraktaren. Detta gäller särskilt nybyggen [109].

Bonusklausulerna kan berättiga tidsbortfraktaren till att få ersättning även vid en oberättigad annulering eller hävning av avtalet från tidsbefraktarens sida. Den kvarstående tidsbefraktningstidens prestationsförmåga skall dock göras sannolik, exempelvis genom en jämförelse med tidigare uppvisade prestanda. Bedömningen av tidsbortfraktarens

---

[108] I Petroleo Brasileiro S/A v. Elounda Shipping Co. (The "Evanthia M") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 154 QB var det fråga om omfattningen av en fraktjusteringsklausul. Avtalet hade ingåtts på Shelltime 3. Det hade avtalats att tidsbortfraktaren hade rätt till bonus vid underförbrukning vid fartygets drift. Tidsbefraktaren hade i stöd av ett tilläggsavtal rätt att beordra fartyget att användas som flytande lager, ett användningssyfte för vilket särskilda bränsleförbrukningsuppgifter hade angivits. Det var oklart huruvida bonusklausulen gällde beträffande denna förbrukning. Den faktiska förbrukningen var lägre än vad som hade uppgivits i tilläggsavtalet. Mustill, J. ansåg att certepartiets ordalydelse inte gav säkert belägg för tolkningen. Det var dock mindre sannolikt att parterna hade avsett att reglera skilda debiterings- och beräkningsgrunder för frakten i enlighet med fartygets användningsändamål. Det var dessutom i ett kommersiellt perspektiv mera ändamålsenligt att tolka bonusregleringen omfatta även den förbrukning som var aktuell då fartyget stod stilla. Se vidare belysande exempel om bonustolkningen NSM 1982 s. 4890 ff. samt M/V Vitoria / M/V Vanja (1977) SMA 1175.

[109] Se Showa Oil Tanker Co. Ltd. v. Maravan S.A. (The "Larissa") /1983/ 2 Lloyd's Rep. 325 QB varvid tidscertepartiets uppgift om bränsleförbrukningen tillmättes relevans då man avgjorde huruvida underförbrukning var aktuell och huruvida tidsbortfraktaren var berättigad till bonus enligt en särskild klausul i certepartiet. Det var alltså inte den faktiska minskningen under tidsbefraktningsperioden som tillmättes relevans. Skillnaden mellan certepartiets maximiförbrukningsuppgift och den faktiska förbrukningen var betydlig. Ej heller ansågs ett telexmeddelande i samband med förhandlingarna innefatta en relevant **representation** om förbrukningen. Se vidare M/T Hexagram (1986) SMA 2269 varvid de optimistiska uppgifterna om ett nybygges prestanda tillmättes relevans med verkan att tidsbefraktaren ålades att betala bonus. Tidsbefraktaren hade hänvisat till ett systerfartygs prestanda vilka väsentligt avvek från de aktuella uppgifterna, men skiljemännen beaktade inte invändningen, emedan tidsbefraktaren ansågs ha varit medveten om systerfartygets faktiska prestanda.

minimeringsskyldighet spelar en avgörande roll i sammanhanget [110]. En nu nämnd ersättning kan uppgå till avsevärda belopp och åtminstone beträffande nordisk rätt kan det ifrågasättas, huruvida ersättning kan beviljas särskilt med beaktande av tidsbortfraktarens möjlighet att ingå täckningsavtal. Denne skall inte erhålla en otillbörlig fördel.

Vid tolkningen av bonusklausulerna kan problem uppstå om tidsbefraktaren vid överprestation ger order om "slow steaming". Själva grunden till rätten att beordra "slow steaming" hänförs till den kommersiella förfoganderätten och employment- klausulen. Vissa begränsningar i denna ordergivning skall beaktas. Maskineriet får exempelvis inte ställas under större risk än vid full fart. Order om "slow steaming" kan dessutom begränsas av tidsbortfraktarens ansvar gentemot konossementsinnehavaren. Det kan vara fråga om brott mot kravet på att utföra resan med tillbörlig skyndsamhet. Tidsbefraktaren har därmed rätt att ge order om nedsatt fart, men detta får inte påverka tidsbortfraktarens ställning i negativ riktning. Något motsvarande problem om beaktande av bonus kan uppstå vid hamnuppehåll.

Befraktaren kan genom ordergivningen inte uppnå en fraktjustering nedåt, men det är möjligt att avsikten i sådana fall är att förhindra en justering av frakten uppåt. Frågan kan vara uttryckligen reglerad i certepartiet. Det finns klart belägg för att sådana order inte kan tillåtas hindra tidsbortfraktaren från att erhålla tilläggsfrakt för tilläggsfart och för underförbrukning [111].

Fartygets fart och bränsleförbrukning är beroende av varandra även i fråga om tolkningen av bonusklausulerna. Om certepartiet inte uttryck-

---

[110] Se M/T Philippe Noir (1983) SMA 1843 s. 46 ff. varvid även minimeringsskyldigheten gjordes till föremål för närmare kalkyler.

[111] Se härom NSM 1981 s. 4744 ff. Se även NSM 1979 s. 4638 och 1978 s. 4561 f. Se om certepartireglering exempelvis Intertanktime kl 24. Se även Didymi Corp. v. Atlantic Lines and Navigation Co. Inc. /1988/ 2 Lloyd's Rep. 108 CA och /1987/ 2 Lloyd's Rep. 166 QB varvid parterna hade överenskommit om bonus och alternativt om fraktnedsättning. Se Packard s. 77 ff. Se vidare om avtalstolkning i nu nämnda fall M.T. Northern Star (1980) SMA 1494 varvid det fastställdes att order om "slow steaming" inte hindrade en justering av frakten uppåt vid tilläggsfart och underförbrukning. Avtalet hade ingåtts på Shelltime 3. Se i samma riktning M/T Hexagram-avgörandet följande not. Parterna kan på förhand beakta "slow steaming"-fallen och exempelvis reglera bunkerförbrukningen vid nedsatt fart, se M/T Columbia Liberty / M/T Amoco Europa - avgörandet följande not. Se NSM 1982 s. 4892 f. om tidsbortfraktarens risk att förlora bonus då fartyget uppehålls i hamn.

ligen stipulerar annat, skall underförbrukningen beaktas endast under förutsättning att fartyget håller den avtalade farten [112].

Om en närmare reglering saknas i certepartiet frågas huruvida och under vilka närmare förutsättningar rätt till bonus föreligger för tidsbortfraktaren.

I samband med behandlingen av fartygets lastkapacitet gjordes en närmare utredning om rätten till tilläggsfrakt vid överkapacitet. En sådan rätt ansågs föreligga ifall kapaciteten överskred den tillåtna marginalens övre gräns och om befraktaren faktiskt utnyttjade den aktuella tilläggskapaciteten. Endast det faktum att överkapacitet förelåg ansågs inte berättiga bortfraktaren till tilläggsfrakt. En motsvarighet till "egentlig" fraktnedsättning (den skönsmässiga delen) kom därmed inte i fråga sålunda att det skulle ha ansetts vara av relevans att utreda hurudan fraktnivå det förelåg på fraktmarknaden för motsvarande fartyg med högre kapacitet.

I angloamerikansk rätt varvid klausulbundenheten är stark kan man utgå från att vid avsaknad av en särskild klausul om bonus är tidsbortfraktaren inte berättigad härtill vid tilläggsfart. I amerikansk praxis ställer man sig negativt till tilläggskompensation utan klausulstöd även vad gäller bränsleförbrukningen. Läget torde vara detsamma i engelsk rätt [113].

Det kan dock för nordisk rätts del knappast påträffas argument som skulle stöda en annan riktlinje i fråga om tilläggsfart än vad som har anförts beträffande fartygets överkapacitet, trots att man förhåller sig annorlunda till frågan i angloamerikansk rätt.

Frågan om tilläggsfrakten vid överkapacitet anknöts i avsnitt 6.6.6.2. ovan till vissa mera allmänna riktlinjer som inte endast är typiska vid beskrivningen av lastkapaciteten. Motsvarande motiveringar kan användas även vad gäller tilläggsfarten. Av dessa motiveringar följer att farten skall överskrida den tillåtna marginalens övre gräns varutöver den faktiskt skall utnyttjas av tidsbefraktaren. Tilläggsfarten skall baseras på tidsbefraktarens direktiv. Den tilläggsfart som tidsbefraktaren med skäl inte har haft möjligheter att ta ställning till kan inte ge upphov till särskilt vederlag.

---

[112] Se M/T Hexagram (1986) SMA 2269. Se även M/T Columbia Liberty / M/T Amoco Europa (1986) SMA 2220.

[113] Se särskilt M.S. Argo Master (1980) SMA 1489. Parterna hade ingått avtalet på NYPE jämte tilläggsklausuler. En bonusklausul avseende tilläggsfart ingick inte i certepartiet. Förutom att skiljemännen ansåg att tilläggsfarten låg inom avtalets marginal betonades att vid avsaknad av en bonusklausul kunde tidsbortfraktaren inte tillerkännas ersättning. Ej heller principerna om **unjust enrichment** ansågs berättiga härtill. Se vidare M/V United Bounty (1984) SMA 2040 och uttalandet på s. 176. Se även NSM 1982 s. 4890 f.

Den nu förordade lösningen ger ej heller upphov till argument om erhållande av otillbörlig fördel. Däremot är det av vikt att betona att tolkningsrekommendationen endast kan komma i fråga vid **capable**-alternativet. Vid detta alternativ har tidsbefraktaren möjlighet att ta ställning till om tilläggsfarten skall utnyttjas eller inte.

Såsom i fråga om överkapacitet är det även i ett nu nämnt fall uppenbart att svårigheter uppstår vid beräknandet av tilläggsfraktens belopp. Men även den övriga utredningen kan förete svårigheter. I sista hand kan domstolen vara tvingad till en skönsmässig värdering av beloppet.

Average speed- alternativets grundläggande karaktär har konstaterats vara fartresultatet, varvid längre tidsperioder faller under kalkylen. Härav följer att tidsbefraktaren inte har möjlighet att ta ställning till en eventuell överprestation. Avsaknad av denna möjlighet innebär att bonus inte kan erhållas i sådana fall utan explicit klausulstöd. Vid en explicit bonusjustering har tidsbefraktaren utgått från en möjlighet att frakten kan ändras i någondera riktningen även om han inte har möjligheter att skilt avgöra huruvida tilläggsfarten skall utnyttjas, medan han vid avsaknad av en sådan certepartireglering inte skall behöva räkna med möjligheten till bonus för bortfraktaren utan att skilt kunna ta ställning till frågan, såvida den aktualiseras.

Underförbrukning av bränsle bedöms inte på ett ovan nämnt sätt. Det har tidigare nämnts att bränsleförbrukningen som utgångspunkt inte påverkar tidsbefraktarens möjligheter att externt och kommersiellt utnyttja fartyget såsom fallet är i fråga om fartygets lastkapacitet och fart. Den nyanseringen kan framföras att regelbunden underförbrukning medför ökad lastkapacitet. Denna tilläggsförmån kan dock avgöras i stöd av de riktlinjer som framfördes i avsnitt 6.6.6.2. ovan.

Bränsleförbrukningsuppgiften hänför sig till en intern kostnadsreglering mellan tidscertepartiets parter. En bränsleförbrukning som är lägre än avtalad kommer i detta fall omedelbart tidsbefraktaren till godo genom nedsatta kostnader. Tidsbortfraktaren kan därmed inte anses ha rätt till tilläggsfrakt endast med hänvisning till bättre frakter på fraktmarknaden för fartyg vilka har samma förbrukning som det tidsbefraktade fartyget. Detta betraktelsesätt accepterades ej heller för tilläggsfartens del. Underförbrukningen kan förbättra tidsbefraktarens möjligheter att underbortfrakta fartyget på tidsbasis med bättre frakt än vid avtalad förbrukning. Tidsbefraktaren kan dock inte påverka fartygets förbrukning. Av denna orsak kan denne ej heller i anledning av det sistnämnda argumentet anses vara skyldig att betala tilläggsfrakt. Det förekommer dock eventuellt visst belägg även för en motsatt uppfattning, men materialet berättigar inte till att dra mera allmänna slutsatser i denna riktning [114].

---

[114] Se M.V. Pep Orient- avgörandet i följande not.

Vid beräknandet av fraktnedsättning eller skadestånd är läget annorlunda. Såsom i avsnitten 6.2.3. och 6.2.5.1.d. ovan har framgått kan inbesparingar i bränsleförbrukningen beaktas som **compensatio lucri cum damno** [115].

---

[115] Se om underförbrukning ND 1983.309 (Norsk skiljedom), minoritetens uttalande på s. 327. Se vidare Michelet s. 433. I Falkanger & Bull s. 216 accepteras inte tilläggsersättning för underförbrukning, men vid beräknandet av fraktnedsättningen kan dock inbesparingar beaktas tidsbortfraktaren till godo. I NSM 1982 s. 4876 har ersättning för underförbrukning av dieselolja accepterats då förbrukningen gick under den avtalade lägre marginalen. Jfr även NSM 1979 s. 4638 f. I The Al Bida- avgörandet, se vid not 98 ovan, har man ansett att underförbrukningen inte berättigar tidsbortfraktaren till särskild kompensation. I Ocean Glory Compania Naviera S.A. v. A/S P.V. Christensen (The "Ioanna") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 164 QB betonades att tidsbefraktaren inte kunde anses skyldig att ge (s. 167) "credit on anything". Se även Petroleo Brasileiro S/A v. Elounda Shipping (The" Evanthia M") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 154 QB och **obiter** av Mustill, J. på s. 156. Se liknande antydanden i Michelle C (1984) SMA 1992 s. 162 och Panamax Venus (1984) SMA 1979 s. 344 f., där man betonade att detta gällde underförbrukningen självständigt, medan läget var ett annat vid avdrag i samband med felaktig fart. I M.V. Pep Orient (1981) SMA 1538 antyddes dock att kompensation kunde ha utgått för underförbrukning, men frågan föll på bevisningen.

6.8. Om fartygets övriga särskilda egenskaper

Givet är att man i fråga om andra än ovan närmare utredda särskilda egenskaper kan utgå från de allmänna riktlinjer beträffande innehållsbedömningen som uppställdes i avsnitt 6.1. ovan.

Såsom i avsnitt 5.1. framgick beskrivs det befraktade fartyget i detalj i många certepartier. Det finns inte möjligheter att fästa uppmärksamhet vid alla egenskaper [1] trots att det onekligen kan anses att exempelvis uppgifter om fartygets nationalitet, typ och djupgående är av central vikt för befraktaren [2].

> Betydelsen av fartygets nationalitet framgår på olika sätt. Flaggen antyder vilka sjösäkerhetskrav som uppställs för fartyget. Nationaliteten kan inverka på befraktarens förmögenhetsställning exempelvis med hänsyn till beskattning. Den har relevans vid kris- och krigssituationer. Den primära problematiken berör i regel frågan om ändring av fartygets nationalitet efter fraktslutet, se härom avsnitt

---

[1] Se avsnitt 6.3. ovan.

[2] Ett antal olika tvistefrågor beträffande fartygets egenskaper påträffas i rättspraxis. Se om bemanningsfrågor i annat än sjövärdighetsperspektiv ND 1954.235 (Bergen byrett). I ND 1977.236 (Svensk skiljedom) var det fråga om oenighet beträffande stäven i ett befraktat nybygge. I ND 1975.211 (Norsk skiljedom) gällde en tvistepunkt bogseringskrokens hållbarhet i den befraktade bogserbåten. Se om beskrivningen vid fartygslega Falkanger (Leie) s. 159 ff. Se Agro Co. Ltd. v. Parnassos Shipping Corp. (The "Marylisa") /1982/ 2 Lloyd's Rep. 290 QB varvid beskrivningen "self trimming bulk carrier" ansågs betyda följande, s. 292: "... that the vessel will have wing tanks which occupy the upper cargo space on either side of the ship; this means that any empty cargo space which would otherwise be left if cargo were simply poured into the main hatches of the ship is occupied by wing tanks, which can be loaded separately, with the result that more cargo space is utilized". Denna fråga var dock inte under tvist i fallet. Se vidare Efploia Shipping Corp., Ltd. v. Canadian Transport Co., Ltd. (The "Pantanassa") /1958/ 2 Lloyd's Rep. 449 QB om bunkermängd ombord vid avlämnandet. I Allied Chemical Corp. vs. Gulf Atlantic Towing Corp. 1965 AMC 776 EDVa tolkades uttrycket "weather tight" i samband med uthyrning av prämar avse lastluckor som kunde motstå regn, fastän inte sjögång. I William A. Bisso Jr. vs. Waterways Transportation Co., Inc. 1956 AMC 1760 5CCA tolkades beskrivningen "of 1000 horsepower or better" avse maskinstyrkan "in its usual, normal operating condition".

Se om olika "feltyper" i off shore- trafiken Gade & Woxholth s. 131 f. i samband med behandlingen av bortfraktarens skadeståndsansvar i stöd av garantikonstruktionen.

6.9. nedan. Nationaliteten har relevans även i fråga om tillämpningen av substitutions- och TBN (to be nominated)- klausuler [3].

Fartygets djupgående kan beröra möjligheterna till passage genom kanaler [4]. Svårigheter kan uppstå vid avgörandet av huruvida fartygets djupgående berör fartygets egenskaper eller hamnförhållandena. I många fall har tvisten koncentrerat sig till den senare frågan[5]. Motsvarande problem uppstår även i relation till fartygets sjö-

---

[3] Se Falkanger (Konsekutive) s. 45 f., Michelet s. 408, Carver § 616 och Vandeventer s. 832. Jfr Hambro s. 131. I ett äldre fall Reusse v. Meyers (1813) 170 Engl. Rep. (R) 1451 ansågs det tillräckligt med hänsyn till beskrivningen av nationaliteten i certepartiet att fartyget besatt vederbörande lands vederbörande certifikat. Det var fråga om ett slags "formell nationalitet". Se även Holman s. 353. Se om substitutions- och TBN- klausuler Falkanger (Konsekutive) s. 66 ff. Jfr Lopuski & Holowinski s. 219.

[4] Se om problematiken beträffande Panama- kanalen NSM 1986 s. 5171 och Actis Co. Ltd. v. The Sanko Steamship Co. Ltd. (The "Aquacharm") /1982/ 1 Lloyd's Rep. 7 CA varvid fartyget med hänsyn till passage genom kanalen inte ansågs ha fel. Jfr NSM 1974 s. 4423 f. Se ytterligare Niarchos (London), Ltd. v. Shell Tankers, Ltd. /1961/ 2 Lloyd's Rep. 496 QB och uttalandet av McNair, J. på s. 508 varvid han anförde att befraktaren inte kunde avvvisa fartyget "merely on the ground of deadweight...; but it seems to me to be entirely reasonable that they should be able to object on grounds of dimensions and draught since these are vital matters when considering the suitability of the vessels for loading or discharging at their terminals or for passage through the Suez Canal". Det var fråga om tolkningen av ett kvantumkontrakt och en substitutionsklausul. Jfr William F. Russell & Son v. Miskin Manor Shipping Co., Ltd. (1927) 27 Ll.L.Rep. 324 KB och Showa Shipping Co., Ltd. - Compania Naviera Asiatic S.A. 1973 AMC 963 Arb om bredden.

Vissa tolkningssvårigheter kan uppstå, exempelvis huruvida djupgåendet avser "mean" eller "maximum". I Yorkshire Equipment Co., Ltd. v. Tweed Fishing Co., Ltd. (1948) 82 Ll.L.Rep. 89 CA som gällde fartygsköp ansågs beskrivningen "Draught: 2 ft. 6 in" avse "maximum draught".

[5] I ND 1932.408 (SHD) kunde fartyget på grund av hamnens djupförhållanden inte inta hela den avtalade lasten. Fartyget avreste till lossningshamnen med 414 ton i stället för avtalade omkring 600 ton. Enligt närklausulen borde befälhavaren dock ha angivit den närmast lastningshamnen belägna plats där fartyget tryggt och säkert kunde motta återstoden av lasten. Se vidare ND 1927.296 (SHD) om befraktarens skyldighet att tillhandahålla last på substitutplatsen. I avgörandet Helsingfors hovrätt V 1978/553, 7.11.1979, som gällde ersättning för överliggetid, ansågs resebefraktaren svara för djupförhållandena vid en kajplats, emedan han enligt certepartiet hade att anvisa kajplats. I ND 1949.705 (Olso byrett) var det fråga om en liggetidstvist och försening emedan fartyget inte på grund av djupgåendet kunde nå kajplatsen. Vid avsaknad av en närklausul ansågs risken ligga på bortfraktaren. I ND 1929.138 (Oslo byrett) var det fråga om kostnaderna för läktring på grund av fartygets djupgående. Fartyget var dess-

värdighet [6]. Å andra sidan kan ansvar för fartygets djupgående uppstå genom en explicit certepartibeskrivning eller genom yttre avtalsnormer, kausalnormer eller normalnormer, se avsnitt 5. ovan och avsnitt 7. nedan [7].

Även lastbekvämligheten [8] kan vara av relevans för befraktaren.

I tanktidscertepartierna anges bl.a. fartygets pumpningskapacitet och uppvärmningsaggregatens effektivitet. Se exempelvis STB Form kl 2. I samma klausul hänvisas även till lyftanordningarnas "design capacity", vilket påminner om "as per builder's plan" i lastkapacitetssammanhang, se not 110 under 6.6. I tankresecertepartierna ingår även uppgift om den senaste lasten eller de två senaste lasterna. Se exempelvis Mobilvoy 80 Part I A. Bristfällig pumpningskapacitet kan leda till manko i lasten vid utlämnandet.

---

utom överlastat. Domstolen uttalade att det på grund av svaranderederiets kännedom om djupförhållandena i lossningshamnen inte var nödvändigt att i vederbörande dokument inta villkor om lossning vid kaj och att (s. 140) "Hertil må saksøkte anses forpliktet, selvom intet er nevnt herom vid inngåelse av fraktkontrakten, idet dette må ha vaert partenes forutsetning". Se däremot ND 1926.145 (Oslo sjøret) varvid rederiet tillerkändes dödfrakt, emedan fartyget på grund av djupförhållandena inte kunnat inta full och komplett last. Befraktaren hade option beträffande lastningshamnen. Rederiet hade protesterat mot valet av lastningshamn. Jfr ND 1927.38 (SøHa) och ND 1926.497 (SøHa). Se om säker hamn- problematiken med hänsyn till fartygets storlek ND 1928.214 (SøHa). I NSM 1972 s. 4318 hänvisas till en engelsk skiljedom. I nämnda källa ingår bl.a. följande citat från domen: "The ship had all the capacities she had warranted: it was the Mississippi which defaulted". Jfr även Societe Maritime Auxiliare de Transports v. African & Eastern Trade Corp., Ltd. (1925) 22 Ll.L.Rep. 94 KB om begränsningar i lastkapacitetens utnyttjande på grund av djupförhållanden, Garcia & Diaz vs. Maguire Inc. 1936 AMC 584 EDPa och Monarca 1936 AMC 136 EDPa. Se om tolkningen av safe port- klausulen, befraktarens option och djupförhållanden Neptune Maritime Co. - Cook Industries, Inc. 1978 AMC 2049 Arb. Majoriteten ansåg befraktaren ansvarig för dödfrakt. Se i motsatt riktning majoriteten i Alcoa Steamship Co., Inc. - Federal Commerce and Navigation Co., Ltd. 1978 AMC 2037 Arb. Jfr M.V. Punta del Este 1958 AMC 552 Arb. Jfr Lopuski & Holowinski s. 63.

[6] Se avsnitt 7.4. efter not 102 nedan.

[7] Jfr Falkanger (Leie) s. 172 not 17.

[8] Med termen avses möjligheterna till smidig lastning, stuvning, transport och lossning.

I M/V Siletta [9] tolkades "vessel being grain fitted" så att fartyget skulle ha ombord all den utrustning som krävdes för att lasta spannmål, exempelvis **shifting boards** [10].

Se om beskrivningen av ett reefer- fartygs kylrum S/S Ilkon Dalio[11]. Avgörandet visar att beskrivningen av fartygets lastbekvämlighet samtidigt kan falla under maintenance- klausulen och innebär i så fall en bevaringsplikt för bortfraktaren i enlighet med klausulens närmare innehåll. I Ilkon Dalio- avgörandet ansågs bortfraktaren ha en omfattande avhjälpningsrätt.

I M/S Eastern Street [12] var det fråga om felbeskrivning av fartygets lyftanordningar avseende tung last [13].

Lastbekvämligheten beskrivs i resebefraktningen ofta så att fartyget skall vara lämpligt för skoplossning, **suitable for grab discharge** [14]. Klausulen utan närmare preciseringar avser uppenbart att skopa kan användas i lastrummen, inte att alla lastrumsdelar faktiskt kan tömmas med denna metod [15].

---

[9] 1968 AMC 711 Arb.

[10] I vissa fall kan beskrivningen förbli oklar. Exempelvis i M/S Giorgio Parodi/ M/S Donatella Parodi (1959) SMA 548 konstaterade majoriteten att för uttrycket "double-rigged" fanns två olika innehåll enligt upfattningarna inom branschen i New York. Uttrycket kunde betyda antingen 4 vinschar och bommar vid varje lucka eller 2 vinschar och bommar vid varje lucka. I det konkreta fallet ansåg majoriteten att befraktaren fick bära risken, emedan beskrivningen hade intagits i certepartiet på hans initiativ. Se även Golden Sword 1939 AMC 364 Arb om tolkningen av "double rigged". Jfr Amicizia Navigazione vs. Chilean Nitrate 1960 AMC 2070 2CCA.

[11] (1980) SMA 1430.

[12] (1979) SMA 1352.

[13] Se vidare om lastbekvämligheten M/V Manchester Concept (1984) SMA 1935 och M/T Frances Hammer (1985) SMA 2182. I SMA- serien ingår ett antal fall om "slow pumping". Jfr beträffande befraktning av fartyg för tunga laster Heavycon- certepartiet. Se Trowbridge s. 759.

[14] Se exempelvis Polcoalvoy kl 19.

[15] Se vidare beträffande övrig reglering av lastnings- /lossningsegenskaper Genvoy kl 28: "Unless otherwise specified vessel's gear shall be capable at each hatch during

Se om grab discharge- klausulen ND 1943.181 (Oslo byrett) varvid det framgår att avsaknad av garnering ovanom tanktoppen inte var i strid med denna klausul [16].

I M/V South Cross [17] anfördes att klausulen innebär att (s. 129) "the cargo is capable of being substantially discharged by grabs and that the use of grabs will neither damage the Vessel or the grabs and that the discharge of the cargo will be carried out expeditiously. It is also implied that the Vessel will not have exposed tunnels, valves, sounding pipes or other fittings which may be damaged by the grabs or otherwise slow down the rate of discharge" och vidare att klausulen "does not imply that Owners have warranted that no hand shoveling whatsoever will be incurred" [18].

Klausulen fritt från hinder i lastrummen, **free of any obstacles**, avser uppenbart att i lastrummen inte finns material som utan svårigheter kan avlägsnas.

Se om **obstacles** ND 1978.113 (Norsk skiljedom) varvid fartyget hade beskrivits som "selftrimming without obstacles, suitable for grab discharge". Tvärskeppsskotten var försedda med räck. Kollasten bakom dessa hade frusit i stark köld. Lasten lösgjordes med spett. Rederiet fick bära tidsförlusten med hänsyn till liggetidens beräknande, emedan räcken stod i strid med certepartibeskrivningen. Befraktarens ensidiga subjektiva avsikt synes ha varit avgörande vid tolkningen av klausulen, men å andra sidan har tydligen även en god tro- standard beaktats genom att man hänvisade till re-

---

loading and discharging to lift a minimum of 5 long tons per lifting and to handle opening and closing of grab buckets". **Capable**- formuleringen torde tolkas enligt de riktlinjer som har framförts i samband med fartbeskrivningen.

16 Se även ND 1928.462 (SøHa).

17 (1987) SMA 2444.

18 Se vidare BIMCO, Annual Report 1982-1983 s. 72 f. om tolkningen av grab discharge- klausuler, bl.a. att "if the grabs could be hoisted down into the holds of the vessel, then the holds are suitable for grab discharge. Even if a smaller proportion of the cargo was left into the fore and aft parts of the holds or in the wings, as a result of which some trimming and sweeping was involved, this still does not make the holds unsuitable for grab discharge". Se även Falkanger (Transportkontrakter) s. 393.

deriets culpösa beteende vid avtalsslutet. Det ansågs att rederiet borde ha utrett förhållandena i lossningshamnen och deras betydelse för avtalets uppfyllelse. Utredningen i fallet visade att klausulen hade intagits i certepartiet i enlighet med befraktarens krav [19].

Lastbekvämligheten kan eventuellt framgå indirekt i resebefraktningsfall. Beskrivningen av lasten och exempelvis dess dimensioner i certepartiet kan innebära att bortfraktaren anses ha bundit sig till att denna last kan intas genom luckorna eller placeras på väderdäck enligt avtal eller sedvänja. Vid avsaknad av en relevant beskrivning av lasten uppstår knappast ansvar för bortfraktaren, om inte relevans beträffande fartygets egenskaper uppstår genom certepartibeskrivning, yttre avtalsnormer, kausalnormer eller de riktlinjer som framförs i avsnitt 7. nedan om fartygets sjövärdighet och driftsduglighet. Sjövärdighets- och driftsduglighetsbedömningen kan dessutom underlättas i anledning av lastens beskrivning. Certepartibeskrivningen som medför en lägre standard än vad som skulle följa av sjövärdighets- eller driftsduglighetsbedömningen kan utgöra ett skydd för bortfraktaren, emedan sjövärdighets- eller driftsduglighetsbedömningen i annat fall kunde ha medfört relevans. Befraktaren kan även ha erhållit vetskap om lastrums- och däcksarrangemangen genom ritningar företedda i samband med avtalsförhandlingarna [20].

---

[19] I ND 1949.505 (SøHa) ingick en beskrivning av lastrumsarrangemangen, men denna fråga ställdes inte på sin spets. Se M/V Eldina (1977) SMA 1147 varvid uttrycket "obstacles" avsåg "movable objects (such as shifting boards, old dunnage, etc.) and they cannot be held to cover the necessity for an Owner to make structural alterations to the ship".

[20] Se särskilt ND 1909.177 (Kristiania Sjøret) s. 185 f. Jfr ND 1906.49 (SHD). Se även avsnitten 6.1.2. och 6.2.7. ovan. I M/V Eldina (1977) SMA 1147 hade lasten inte närmare preciserats i samband med ett resebefraktningsavtal. Resebefraktaren avvisade fartyget, emedan det hade sådana hinder i lastrummen som omöjliggjorde lastning och stuvning. Avvisandet ansågs vara oberättigat, emedan (s. 6) "the Owner was kept in ignorance of all pertinent details of the cargo and was unable to make any such determination". Dessutom hade befraktaren vetskap bl.a. om lastrumsarrangemangen. Läget kunde ha varit ett annat om lasten hade närmare beskrivits i certepartiet. Se även Lopuski & Holowinski s. 63: "Wenn man von Angaben spricht, die die Abmessungen der Luken betreffen, so sind sie nur dann notwendig, wenn im Vertrag nicht die Masse der Ladungsstücke erwähnt werden. Wenn jedoch im selben Vertrag vereinbart wurde, dass es z.B. Balken oder Schienen von bestimmter Länge sein werden, so trägt dann der Verfrachter und nicht der Befrachter das Risiko dafür, ob dieses Frachtgut unversehrt auf das Schiff verladen wird. Falls jedoch im Vertrag allgemein gesagt wurde, 'Schienen oder Balken' und gleichfalls ein konkretes Schiff angegeben war, dann liegt sogar ohne genaue Bestimmung der Lukenabmessungen das Risiko dafür, dass lange Schienen oder

Bortfraktaren kan råka i ansvar om det är fråga om den konkreta lastkapaciteten och detta löfte inte kan uppfyllas på grund av svårigheter exempelvis med lastluckornas dimensioner. Ansvarsfrihet kan uppstå endast om lastens egenskaper anses vara avtalsstridiga [21].

I samband med liggetidsregleringen kan parterna ha avtalat om en bestämd lastnings-/ lossningskvantitet per arbetsdag (eller arbetstimme). Om lastning/ lossning skall ske med fartygets egna lyftanordningar kan avtalshelheten medföra att lyftanordningarnas kapacitet motsvarar liggetidsregleringen. Det är i viss mån osäkert om bortfraktaren i sådana fall bundit sig på detta sätt. Det har ansetts att han endast givit sitt samtycke till en viss lastnings-/ lossningsmetod. Å andra sidan finns det stöd för att ansvar föreligger vid lyftanordningarnas ineffektivitet. Störningar i lastnings-/ lossningsanordningarna påverkar närmast liggetiden[22].

I tidsbefraktningen kan off hire uppstå i anledning av felbeskrivning av lyftanordningarna eller bristfälligheter i deras funktion [23].

Frågan om fartygets lyftanordningar behandlas närmare i avsnitt 8. nedan som ett exempel på relevans- och innehållsbedömningen.

Balken durch die Luken des vereinbarten Schiffes hindurchgehen, beim Befrachter". Ytterligare betonas betydelsen av hamnkutymer.

[21] Se avsnitt 6.6.5.3.a. om fastställande av lastens egenskaper.

[22] Se ND 1933.372 (SHD) varvid det dock förelåg ett explicit förtydligande i certepartiet och ND 1939.321 (NHD). I ND 1920.444 (Kristiania sjøret) föll mottagarens krav på bevisningen. Se även Tiberg (Demurrage) s. 316 f. Jfr Rørdam s. 106 f. Jfr vidare ND 1959.150 (SøHa). Jfr även det engelska avgörandet Cia. Argentina De Pesca v. Eagle Oil & Shipping Co., Ltd. (1939) 65 Ll.L.Rep. 168 KB om lastens temperatur under resan och om pumpningskapaciteten. I avgörandet baserades resultatet på en **implied term**- konstruktion. Se vidare M/V Nopal Camille (1982) SMA 1623 om den "indirekta förpliktelsen" och Dean H. 1953 AMC 593 Arb om ett tankfartygs lossningsarrangemang. Jfr Eugenia 1931 AMC 1724 SDNY särskilt s. 1728. Se i övrigt om bristande funktionsduglighet och liggetid avsnitt 8. nedan.

[23] Jfr Canadian Pacific (Bermuda) Ltd. v. Canadian Transport Co. Ltd. (The "H.R. MacMillan") /1974/ 1 Lloyd's Rep. 311 CA och Tynedale Steam Shipping Co., Ltd. v. Anglo-Soviet Shipping Co., Ltd. (1936) 54 Ll.L.Rep. 341 CA.

6.9. Tidsfaktorn. Sammanfattning med hänsyn till fartygets särskilda egenskaper

I avsnitt 4.6. ovan utreddes de allmänna riktlinjerna beträffande tidsfaktorn.

Tidsfaktorn har beträffande fartygets särskilda egenskaper berörts närmast i avsnitten 6.4.6., 6.6.7. och 6.7.4.5. ovan och i olika sammanhang i påföljdsavsnittet 6.2.

I befraktningsförhållanden kan frågan om vid vilken tidpunkt det befraktade fartyget skall uppfylla kraven enligt certepartiet givetvis lösas med hjälp av explicita klausuler såsom tidigare har framgått.

> Exempelvis hänvisas i STB Form kl 4 för hela certepartibeskrivningens del till tidpunkten för fartygets avlämnande [1].

Vid avsaknad av certepartistyrning är det i nordisk rätt i viss mån oklart vilken tidpunkt som avses. I det stora hela kan man dock konstatera att man hänvisat till fraktslutet, men då med hänsyn till strikt skadeståndsansvar på garantigrund. I övrigt torde man acceptera fartygets befraktningsrättsliga avlämnande som den relevanta tidpunkten med ett eventuellt undantag beträffande klassbeskrivningen [2].

I angloamerikansk rätt har frågan om den relevanta tidpunkten anknutits till **warranty**- begreppet. Medan man i engelsk rätt hänför klassangivelsen till tidpunkten för fraktslutet har man uttryckligen avstått från detta i fråga om fartygets fart, se The Apollonius- avgörandet [3]. Vid fartbeskrivningen har tidpunkten för fartygets avlämnande ansetts vara av relevans och eventuellt även tidpunkten för fraktslutet. I The Apollonius-avgörandet betonades den kasuistiska bedömningen av tidsfaktorn genom att den ansågs variera alltefter den aktuella egenskapen. I amerikansk rätt tycks man följa motsvarande riktlinjer [4].

---

[1] Se Time Charters s. 468. Se i samma riktning Beepeetime 2 kl 5, Bimchemtime kl 4, Gastime kl 4 och Sinotime 1980 kl 1.

[2] Se Falkanger (Leie) s. 161 och s. 204 om hänvisningen till det lejda fartygets avlämnande. Jfr Rosenmeyer s. 369 och hänvisningen till fraktslutet beträffande skadeståndsansvar på garantigrund.

[3] Se not 78 under 6.7. ovan.

[4] Se Vandeventer s. 832 och s. 835. Se även M/S Eastern Street (1979) SMA 1352, punkt 6.a. i domen där det bl.a. uttalas: "There was a fundamental misrepresenta-

I engelsk rätt råder oklarheter beträffande terminologiska frågor. Uttrycket **warranty** kan nämligen avse att avtalsgäldenären åtar sig strikt skadeståndsansvar vid fel i avtalsföremålet. Å andra sidan kan uttrycket avse detsamma som **term of contract**. Om **warranty**- ansvaret hänförs till skadestånd kan den relevanta tidpunkten med hänsyn till andra påföljder vara en annan. Exempelvis avvisande av fartyget på grund av fel kan knappast aktualiseras vid tidpunkten för fraktslutet. I stället avser man den tidpunkt till vilken denna påföljd naturligen hör, dvs. tidpunkten för fartygets befraktningsrättsliga avlämnande.

I engelsk rätt synes det dock finnas en benägenhet att åtminstone för klassens del berättiga avvisandet med att fel förelåg vid fraktslutet. Avvisande skulle därmed inte vara möjligt om felet uppkommit därefter trots föreliggande fel vid avlämnande. Det krävs att felet fortgår från fraktslutet till avlämnandet [5]. Fartbeskrivningen kan föranleda en annan bedömning, såsom ovan har framgått. Dessutom kan **repudiation** aktualiseras efter fraktslutet [6].

Det finns lösningsrekommendationer som mera generellt omfattar de i certepartiet beskrivna egenskaperna.

> I **Time Charters** uttalas beträffande engelsk rätt följande, s. 35: "It is suggested that the preferable view is that the obligation on the owners is to provide a ship which has the characteristics described at the time the charter is entered into; but a term is to be implied that after that date the owners will not so alter the characteristics of the ship as to render services to the charterers substantially different or less valuable than those contracted for..." [7].

I ovan refererade rekommendation ingår ett ställningstagande som inte följer det som gäller om den relevanta tidpunkten enligt The Apollonius-

---

tion by the Owner of the cargo handling capability of the vessel at the time the charter party was entered into, as well as when the vessel presented for loading at Bayonne".

[5] Se Carver § 618 om klassen: "... a charterer is not entitled to refuse to load on the ground merely that the vessel has run off, or lost, her class on the way to the port of loading".

[6] Se om **repudiation** avsnitt 6.2.2. ovan. Se Koch Marine Inc. v. d'Amica Societa Di Navigazione A.R.L. (The "Elena D'Amico") /1980/ 1 Lloyd's Rep. 75 QB.

[7] Se vidare Time Charters s. 44 om detsamma beträffande klassangivelsen.

avgörandet [8], men å andra sidan uttalar man sig klart till fördel för en viss underförstådd bevaringsplikt för tidsbortfraktaren efter fraktslutet [9]. Det finns även visst stöd för att den relevanta tidpunkten i tidsbefraktningen generellt är fartygets avlämnande [10].

Frågan om bortfraktarens bevaringsplikt berör primärt tidsbefraktning, men det nedan framförda kan i tillämpliga delar beaktas även vid resebefraktning.

Bevaringsplikten kan vara uttryckligen reglerad i certepartiet. Exempelvis skall klassen upprätthållas under befraktningsperioden, se avsnitt 6.4.6. ovan. Vid en mera generell bevaringsplikt anger man den reservationen att bortfraktaren endast skall visa tillbörlig omsorg (**due diligence**).

> I Incharpass kl 2 ingår en explicit reglering av tidsbortfraktarens bevaringsplikt beträffande fartygets sjövärdighet och de i certepartibilagan preciserade egenskaperna och i Sinotime 1980 kl 1 regleras bevaringsplikten av de i certepartibilagan beskrivna egenskaperna på **warranty**- grund [11].
>
> I STB Form kl 4 regleras hela certepartibeskrivningen. Tidsbortfraktaren åläggs att upprätthålla de avtalade egenskaperna med beaktande av **due diligence** [12].

---

[8] Med hänvisning till certepartiets exakta ordalydelse synes man i **Time Charters** ha accepterat den äldre regeln om fraktslutet som avgörande tidpunkt i fråga om fartbeskrivningen i enlighet med Lorenzten v. White Shipping- avgörandet, se not 78 under 6.7. ovan. Se Time Charters s. 47. och hänvisningen till den ovan i texten refererade lösningsrekommendationen.

[9] Jfr Isaacs v. McAllum- avgörandet vid not 21 nedan.

[10] Se Packard s. 16 som generellt hänvisar till nämnda tidpunkt.

[11] Se kommentaren till Sinotime 1980 kl 1 NSM 1981 s. 4738. Se även Beepeetime 2 kl 5, Mobiltime kl 3 (a) och Shelltime 3 kl 2. Se vidare om **warranty**- ansvar i stöd av ett explicit avtalsvillkor Lucayan Transports, Ltd. v. McCormick Shipping Corp. (1951) 188 F. 2d. 202 5CCA och The Ceres (1896) 72 F. 936 2CCA. I sistnämnda avgörande hänvisades till avtalsformuleringens resultatbetonade karaktär.

[12] Se avsnitt 6.4.6. ovan om den exakta ordalydelsen. Se vidare beträffande bevaringsplikten på **due diligence**- grund Bimchemtime kl 4 och Gastime kl 4.

Å andra sidan regleras exempelvis i NYPE kl 1 endast klassens fortsatta upprätthållande:"... maintain her class..." [13].

För nordisk rätts del har reservationen om **due diligence** i skadeståndshänseende ingen särskild relevans, medan läget kan vara ett annat med hänsyn till angloamerikansk rätt. Klausulen om bortfraktarens bevaringsplikt kan nämligen vid avsaknad av nämnda reservation tolkas innebära en **continuous warranty**. Däremot tolkas en sedvanlig maintenance- klausul inte innebära ansvar av denna typ [14].

Om ett explicit förtydligande beträffande upprätthållandet av de särskilda egenskaperna saknas kan det vara angeläget att tolka omfattningen av certepartiets maintenance- klausul. Denna är vanlig i tidscertepartier, se avsnitt 7.2.4. nedan om klausulens formulering. Klausulens omfattning är oklar [15]. Såsom i avsnitt 6.7.4.5.b. ovan framgick finns det i nordisk rätt visst belägg för att klausulen inte endast omfattar sjövärdighetskravet utan även beskrivningen i certepartiet av fartygets särskilda egenskaper, främst fartbeskrivningen [16]. Å andra sidan saknas uppenbart denna sistnämnda sammanbindning i fråga om angloamerikansk rätt [17]. Däremot kan maintenance- klausulen utan tvivel ha relevans om fel i fartygets särskilda egenskaper samtidigt omfattar sådana fel varigenom maintenance- klausulens exakta ordalydelse inte uppföljs. Ej heller detta gäller helt entydigt. I ovan nämnda avsnitt 6.7.4.5.b. framgick att beväxningsrisken enligt angloamerikansk rätt som utgångspunkt ligger på tidsbefraktaren trots att fartygets skrov (**hull**) på grund av beväxningen inte är i klanderfritt skick. Tidsbefraktarens ställning förbättras i viss mån genom en torrdockningsklausul.

---

[13] Jfr resecertepartiet Euromed 1983 preamble "... classed highest class Lloyds or other equivalent register during currency of this Charter ...".

[14] Se avsnitten 7.2.4. och 7.5.2.2.a. nedan.

[15] Jfr Gram s. 171 f. och Michelet (Escalation) s. 407 f.

[16] Se Krüger (Transportomlegning) s. 359 f. varvid han sammanbinder tidscertepartiets maintenance- klausul med upprätthållandet av fartygets egenskaper över lag: "Vedlikeholdsplikten går ut på å holde skibet i kontraktsmessig stand i perioden. Bortfrakteren skal ikke bare sørge for skibets tekniske tilstand, han må også i noen grad sørge for å sikre at skibet kan holde kontraktsmessig fart".

[17] Se Time Charters s. 39, s. 51 och s. 130 ff. Jfr Cadwallader s. 95.

Bortfraktarens bevaringsplikt i de fall då certepartiet inte tolkas reglera frågan är i viss mån oklar i nordisk rätt och exempelvis för klassangivelsen har det framförts att den endast berör tidpunkten för fraktslutet, se avsnitt 6.4.6. ovan. Å andra sidan visar utredningen av påföljdsalternativen att man förutsätter att fartygets egenskaper skall upprätthållas av bortfraktaren under befraktningsperioden. En annan fråga är på vilket sätt bevaringsplikten närmare utformas. Den kombineras med bortfraktarens avhjälpningsrätt och -plikt. Avhjälpandet skall verkställas med omsorg [18]. Bortfraktaren står för avhjälpningskostnaderna.

---

[18] ND 1954.303 (Norsk skiljedom) gällde bl.a. en tvist om fartygets lastkapacitet. Skiljemännen uttalade, s. 310: "Det er ikke spørsmål om noen garanti for at skipet ved enhver anledning faktisk skal innta last svarende til den tilsikride baereevne. Det relevante spørsmål er hvorvidt skipet i certepartiperioden har den egenskap at den kan baere den oppgitte dødvekt". Motiveringen ger belägg för bortfraktarens bevaringsplikt. Se om de allmänna utgångspunkterna och problemställningarna i belysning av fartygslega Falkanger (Leie) s. 345 ff. Se vidare idem s. 347 ff. om bevaringspliktens fördelning, särskilt s. 348 där Falkanger betonar betydelsen av avtalsföremålets sakrättsliga besittning som utgångspunkt för bevaringsplikten. Trots detta anser han legogivaren ha en bevaringsplikt av viss närmare preciserad omfattning. Som kommentar härtill kan anföras att **a fortiori** har bortfraktaren en bevaringsplikt i fråga om rese- och tidsbefraktning. Om dessa befraktningsformer framför Falkanger följdriktigt att (s. 350) " i reisecertepartiforhold ligger vedlikeholdsplikten fullt ut på bortfraktaren" och att "Man kunne kanskje vente en noe annen regulering i tidscertepartiet all den stund en vesentlig del av rederfunksjonene går over på befrakteren, men i tidscertepartiene fastslåes det regelmessig at vedlikeholdsplikten påhviler bortfrakteren". Det sistnämnda antyder i motsats till det ovan i texten framförda att maintenance- klausulen även skulle omfatta fartygets särskilda egenskaper. Se vidare idem s. 359 f. om hänvisningen till bortfraktarens bevaringsplikt i befraktningssammanhang. Falkanger uttalar härvid att bevaringsplikten sträcker sig fram till upplösning av avtalsbundenheten. Han accepterar inte den mellanlösning som har framförts av Jantzen, se nedan. Se vidare idem s. 353 f. om vidtagande av avhjälpningsåtgärder. Jfr Jantzen s. 342 som behandlar frågan om fartygets klass med hänsyn till bortfraktarens möjligheter att under befraktningsperioden vidta avhjälpningsåtgärder i avsikt att bibehålla klassen. Jantzen framför att vid befraktning på längre tid föreligger en sådan rätt för bortfraktaren, medan denne vid kortare tidsbefraktningar skall sträva till att uppskjuta avhjälpningsåtgärderna. Den systematiska infallsvinkeln är inte densamma som i texten ovan, se närmare not 35 nedan. Jfr idem ND 1917.1 ff. om tidsbefraktarens deltagande i avhjälpningskostnaderna vilket innebär en viss fördelning av bevaringsplikten mellan parterna. Nämnda framställning berör kondemneringsproblematiken. Se även Michelet (Periodens) s. 598 om att rederiet inte i regel kan vidta sådana åtgärder under befraktningsperioden beträffande fartyget som skulle ändra dess specifikationer. Se även NSM 1981 s. 4738 och kommentaren till regleringen i Sinotime 1980 kl 1 om bortfraktarens skyldighet att under befraktningsperioden upprätthålla de avtalade egenskaperna: "This is a stipulation which probably would follow in most cases already from the general legal doctrine". Jfr vidare Palaja s. 102 f. som behandlar frågan om tidsfaktorn närmast ur ett

I engelsk rätt har man framfört att de beskrivna egenskaperna inte utan klausulstöd är **continuous warranties** såsom i flere repriser tidigare har framgått [19]. Uppfattningen är följdriktig med utgångspunkten att man inte kan stipulera förpliktelser eller rättigheter för en avtalspart utan stöd i avtalet om inte en **implied term**- konstruktion leder till annat resultat. Beträffande de särskilda egenskaperna har det exempelvis uttalats att klassbeskrivningen avser tidpunkten för fraktslutet, men att det inte är fråga om ett åtagande för bibehållande av den angivna klassen.

En avvikelse från det nu sagda gäller i fråga om fartygets nationalitet[20]. I engelsk rätt råder en stadgad uppfattning om att bortfraktaren som utgångspunkt inte har rätt att ändra fartygets nationalitet under befraktningsperioden. Denna regel gäller tydligen både då nationaliteten har beskrivits i certepartiet och då så inte är fallet.

> I M. Isaacs & Sons, Ltd. v. WM. McAllum & Co. [21] hade fartygets nationalitet ändrats från brittisk till grekisk i samband med ägarbyte. Tidsbefraktarens ombud besvarade jakande domarens fråga huruvida man ansåg avtalsbrott föreligga vid nationalitetsbyte även utan fartygsförsäljning, se s. 290. I certepartiet ingick inte uppgift om nationaliteten, men tidsbefraktaren var medveten om fartygets brittiska flagg i anledning av avtal som omedelbart hade föregått det aktuella. Tidsbefraktaren framställde skadeståndsanspråk med hänvisning till ekonomiska förluster. Denne hävdade att man i själva verket erhållit ett fartyg med annan identitet än vad avtalet förutsatte. Tidsbortfraktarens ansvar byggdes på **implied term**- basis, se Rowlatt, J. s. 291: "... it seems to me that when parties contract for services to be rendered to the one of them by means of a specific chattel at any rate there is an implied undertaking on the part of the other contractor that the chattel shall not be altered so as to prejudice the services which are to be rendered by him". Detta uttalande är

---

"garantiperspektiv". Av Palajas framställning framgår inte hur han förhåller sig till frågan om bevaringsplikten. Jfr i samma riktning Rosenmeyer s. 369 och betoningen av skadeståndspåföljden. Jfr Lopuski & Holowinski s. 220 varvid det framgår att tidsbortfraktaren enligt polsk rätt har en bevaringsplikt.

Se om avhjälpandets verkställighet avsnitt 7.5.2.2.d. nedan.

[19] Se avsnitten 6.2.2., 6.2.5.1.d., 6.4.6. och 6.7.4.5.b. ovan.

[20] Förbud mot nationalitetsbyte kan givetvis vara certepartireglerat. Se exempelvis Western Australian Grain Charter kl 20.

[21] (1921) 6 Ll.L.Rep. 289 KB.

mera allmängiltigt och kan därmed tolkas eventuellt beröra även andra egenskaper än nationaliteten. Vidare betonades det i domskälen att ändringen skall vara **material**, alltså av viss väsentlighet och betydelse för befraktaren, vilket ansågs vara fallet i det konkreta ärendet. Däremot framgår det inte explicit av domen om ägarbyte var tillåtet [22].

Tydligen genom inflytande från engelsk rätt har den ovan nämnda principen ansetts gälla även för nordisk rätts del [23].

Om nationaliteten ändras genom ägarbyte uppstår nya infallsvinklar, se Del II om fartygets rättsliga egenskaper.

I amerikansk rätt har ovan nämnda nyanser inte till alla delar samma betydelse. Åtminstone skiljemannapraxis i New York har accepterat att fartbeskrivningen av **capable**- typen utgör en **continuous warranty**, men även övrig beskrivning kan eventuellt behandlas på samma sätt [24]. Nationaliteten kan som utgångspunkt inte ändras under befraktningsperioden [25]. I amerikansk rätt föreligger dessutom hävningsrätt i anledning av fel uppkomna under befraktningsperioden, men hävningsförutsättningarna är klart skärpta i jämförelse med fel vid fartygets befraktningsrättsliga avlämnande [26].

---

[22] Se Time Charters s. 38 varvid domen inte tolkas förbjuda detta. Se vidare Carver § 616.

[23] Se Michelet s. 408.

[24] Klassbeskrivningen är dock oklar och det har framförts att den endast gäller vid fraktslutet, men att bevaringsplikt i stöd av "usual time charter form" föreligger om klassen gått förlorad i anledning av en olycka, se Benedict s. 1-10. Se vidare Vandeventer s. 832 om klassen och s. 835 f. om farten och bränsleförbrukningen. Jfr Besman (Lloyd's 1977) tillägg s. 5.

[25] Se Uiterwyk Lines Reefer Ltd. - Reefer Express Lines Pty., Ltd. 1981 AMC 532 Arb varvid fartyget efter fraktslutet hade bytt flagg från liberiansk till filippinsk. Tidsbefraktaren framställde hävnings- och skadeståndsanspråk och framförde att flaggbytet försämrade hans skatterättsliga ställning och därmed medförde ekonomisk skada. Tidsbortfraktaren invände att det inte förelåg någon **express term** om att upprätthålla nationaliteten. Skiljemännen ansåg utan närmare motiveringar tidsbortfraktaren ha brutit mot avtalet. Tidsbefraktaren var inte berättigad till att häva, men han tillerkändes skadestånd. Avvikelse från förbudet kan givetvis äga rum med befraktarens samtycke. Se om nyanserna Time Charters s. 50 f. Se vidare Vandeventer s. 832.

[26] Se avsnitt 6.2.4. ovan.

Vid avsaknad av en **continuous warranty** är det uppenbart att en kanalisering till ett **in nuce**- tänkande äger rum. Befraktaren hänvisar till att felet **de facto** förelåg redan vid fraktslutet eller vid fartygets avlämnande även om det yppades först under befraktningsperioden [27].

Fartygsbeskrivningen kan vara resultatbetonad såsom i fråga om konkret lastkapacitet och **average speed**- alternativet vid fartbeskrivningen. Detta innebär naturligen en bevaringsplikt av den omfattning som vederbörande klausuler närmare utvisar [28].

Såsom ovan framgått har man i **Time Charters** förordat en bevaringsplikt på **implied term**- grund så att fartygets drift inte får bli väsentligen av annan karaktär eller av mindre värde för befraktaren än vad som ursprungligen avsetts i avtalet. Lösningsrekommendationen kan jämföras med motiveringarna i Isaacs v. McAllum- avgörandet, se vid not 21 ovan, men den stöder sig inte på något direkt domstolsavgörande. Det har även i övrigt hänvisats till en underförstådd bevaringsplikt av en inte närmare definierad omfattning [29].

Rättsläget beträffande tidsfaktorn är särskilt i angloamerikansk rätt mycket oklart och splittrat i långtgående kasuistik. Det vore skäl för parterna att i certepartiet ta uttrycklig ställning till frågan.

Det är viktigt att konstruera enhetliga riktlinjer kring tidsfaktorn för alla fartygets särskilda egenskaper.

De särskilda egenskaperna är av relevans för befraktaren med hänsyn till den kommersiella användningen fartyget. Det befraktningsrättsliga avlämnandet som den relevanta tidpunkten för bedömningen av fartygets avtalsenlighet ko-ordineras på ett ändamålsenligt sätt med detta syfte, varutöver lösningen står i samråd med de riktlinjer som allmänt kan anses

---

[27] Ett **in nuce**- ställningstagande ingår i Barecon A kl 1 raderna 14-18. Detta har anknytning till att legogivarens ansvar för fartygets egenskaper upphör vid avlämnandet såsom nämnda klausul närmare utvisar.

[28] Se The Ceres- avgörandet i not 11 ovan.

[29] Se Packard s. 16: "Whilst the majority of dry cargo forms are not so specific in defining an Owner's duty to maintain his vessel during the currency of the timecharter, to that standard to which the ship aspired upon her delivery on the charter, nevertheless, there is an implication towards this effect if nothing else, and the fact that the vessel must maintain her described class - e.g., Lloyds 100AI, or similar - places an onus upon the Owner to keep his ship in good condition at least in that respect". Se även Besman (Lloyd's 1977) tillägg s. 5 ff. om kritiken mot rättsläget enligt engelsk rätt. Avsaknaden av en otvetydig bevaringsplikt har lett till att det ingår en fartbeskrivning av **average speed**- typen i Fonasbatime. Se vidare Holman (Lloyd's 1977) s. 2 om hänvisningen till det otillfredsställande rättsläget i England.

gälla i avtalsförhållanden [30]. **De lege lata** hänförs dock det strikta skadeståndsansvaret till fel vid fraktslutet om ansvaret baseras på bortfraktarens garanti, men **de lege ferenda** har diskrepansen lösts på ett tidigare utrett sätt, se avsnitt 6.2.5.1.e. ovan. Accepterandet av denna lösning skulle leda till en enhetlig behandling av den relevanta tidpunkten både vad gäller alla fartygets särskilda egenskaper och påföljdsalternativen [31]. En viss ytterligare justeringsmöjlighet finns genom anteciperat fel.

Då befraktaren inte övertar besittningen av det befraktade fartyget kan avlämnandet inte preciseras i enlighet med sådana avtalsrättsliga riktlinjer som förutsätter övergång av besittning. Det befraktningsrättsliga avlämnandet kan närmast relateras till bortfraktarens åtgärder för undvikande av dröjsmål.

I resebefraktningen är det därmed fråga om tiden för fartygets ankomst till lastningshamnen och sjöresans slut. Däremot behöver det inte vara fråga om att avge giltig notis för liggetidsändamål även om denna åtgärd ofta sammanfaller med ankomsten och kancelleringsregleringen [32]. Liggetidsnotisen kan beaktas explicit i kancelleringsklausulen.

I tidsbefraktningen görs en anmälan till tidsbefraktaren om att fartyget är färdigt för avlämnande på rätt plats [33]. Emedan avlämnande enligt avtal

---

30 Även varuförsäkringshänsyn kunde eventuellt göra sig gällande i sammanhanget. Varuförsäkringsgivarens intressen blir inte åsidosatta om klassbeskrivningen anses vara relevant vid tidpunkten för det resebefraktade fartygets avlämnande. Däremot har försäkringsgivaren knappast intresse av en sådan klassbeskrivning som skall gälla endast vid fraktslutet.

31 Fraktslutet som relevant tidpunkt kan ha betydelse i samband med relevans- och innehållsbedömningen såsom tidigare har framgått.

32 Se särskilt Tiberg (Demurrage) s.313 f.: "While it may be that an unreadiness to load bringing the cancellation clause into effect will always suspend the running of the lay time, the converse is not always true. A ship which is ready for the purpose of a cancellation clause is not necessarily ready 'for loading' in the demurrage sense". Vidare preciserar Tiberg förutsättningarna för fartygets ankomst med hänsyn till kancellering: "In cancellation cases ... the requirement is that the ship shall be at the charterer's disposal at a certain time, fit to fulfil her engagement as a whole. Loading is only part of the whole engagement, and as readiness must be considered in relation to the whole, the same importance cannot be attached to minor deficiencies in the loading outfit. Similarly, specific stipulations for the beginning of the lay time do not necessarily apply correspondingly to cancellation clauses".

33 Se exempelvis Palaja s. 185 ff. om förutsättningarna för uppkomst av betalningsplikt beträffande tidsfrakten. Se vidare Poor (Informal) s. 13 om åtgärder för undvikande av dröjsmål med hänsyn till kancelleringsklausulen.

eller kutym kan äga rum till sjöss kan den relevanta tidpunkten **de facto** uttänjas tills exempelvis on hire- besiktning har ägt rum. Avlämnande till sjöss kan ge upphov till problem särskilt med hänsyn till engelsk rätt. Avvisande först i lastningshamnen är eventuellt inte möjligt, se diskussionen i avsnitten 6.2.2. och 6.2.7. ovan. Det har betonats att läget skall klarläggas genom en hänvisning i certepartiet till felbedömning i den första lastningshamnen [34].

Det föreligger knappast skäl att utgå från att den relevanta tidpunkten för bedömningen av fartygets avtalsenlighet relateras till ett bestämt ögonblick. En sådan tänjbarhet kan accepteras att bortfraktaren har en "inre" bevaringsplikt som omfattar hela avlämningsskedet, exempelvis från ankomst och sjöresans slut till lastningsoperationernas påbörjande i resebefraktningen eller från det formella avlämnandet till sjöss fram till on hire-besiktningen i tidsbefraktningen.

Det finns argument för att man kan utgå från bortfraktarens bevaringsplikt vad gäller nordisk rätt. Befraktningsavtalets syftemål kan inte uppfyllas om denna bevaringsplikt saknas. Befraktaren har inte möjligheter att vidta avhjälpningsåtgärder om egenskapen inte upprätthålls efter den ovan preciserade relevanta tidpunkten. Detta beror främst på att han inte övertar besittningen av fartyget. Bortfraktarens bevaringsplikt är följdriktig med de utgångspunkter som uppställs för sjövärdighetens del, se avsnitt 7.5. nedan. En oacceptabel differens skulle uppstå om denna plikt endast gällde i sistnämnda fall [35].

---

[34] Se Besman's förslag till klausulformulering som ingår i Skipsmegleren Nr 133/ 1988 s. 9:

"a) The vessel is to be delivered on the dropping of the last outward sea pilot in the port of ..., or on passing ...

The Owners warrant that the vessel on delivery is clean, dry.....

b) If on vessel's arrival in the first loading port it is found that she fails to satisfy the warranty in paragraph (a) hereabove, she shall be considered to be off-hire from the discovery thereof until she complies fully with the said warranty.

All necessary expenses incurred including port expenses and value of bunkers consumed in connection with breach of warranty shall be borne by the owners for the duration of the off-hire period.

In addition any damages suffered by Charterers as a direct consequence of the Owner's breach of warranty shall be Owners' responsibility".

Jfr även avsnitt 6.2.7. ovan.

[35] Fastställandet av bortfraktarens bevaringsplikt beträffande fartygets särskilda egenskaper innebär exempelvis att diskussionen om bortfraktarens rätt att ta fartyget på docka för klassningsändamål förlorar sitt intresse i annan belysning än den att det är fråga om en förebyggande åtgärd i avsikt att iaktta bevaringsplikten. Jfr diskussionen i

Om felet har uppkommit genom omständigheter på befraktarens sida kan man uppenbart bibehålla den nu nämnda utgångspunkten, men befraktaren kan i anledning av sitt beteende vara skadeståndsansvarig. Ansvaret kan knappast konstrueras på annan grund än culpa. Se närmare avsnitt 7.5.2.2.c. nedan.

Bortfraktaren kan lösgöra sig från avtalet utan skadeståndsskyldighet i stöd av reglerna om avtalsbundenhetens upplösning vid ändrade förhållanden. Ändringen består av en kostnadsstegring. Även jämkning av avtalet kan äga rum i stöd av AvtL 36 §. Dessa frågor behandlas dock inte närmare i detta sammanhang [36]. De tillspetsas vid långtidscertepartier, men i regel har parterna explicit reglerat bevaringsplikten och kostnadsfördelningen vid avhjälpande [37]. Se även avsnitt 7.5.2.2.d. nedan.

Jantzen (Tidsbefragtning) s. 21 f. och idem s. 342 om denna rätt då det först har konstituerats att en bevaringsplikt av klassen inte föreligger. Se vidare Manca s. 48 om likadana synpunkter som de ovan i texten anförda.

[36] Jfr ND 1951.176 (Bergen byrett) samt Falkanger (Leie) s. 359 f. som bl.a. hänvisar till att avhjälpningsplikten (s. 359) "må, hvor det ikke er tatt saerlige forbehold, gå like til hevnings- eller kondemnasjonsgrensen".

[37] Se Michelet (Escalation) s. 407 ff.

7. FARTYGETS ALLMÄNNA EGENSKAPER. RELEVANS- OCH INNEHÅLLSBEDÖMNINGEN

7.1. Bakgrund

Av avsnitt 4.3. framgick de generella riktlinjerna vad gäller avtalsföremålets abstrakta standard.

Utredningen av fartygets allmänna egenskaper kanaliseras naturligen till frågan om sjövärdigheten och till tolkningen av SjöL 76 och 138 §§. Sjövärdighetskravet kan även ingå i certepartiet [1].

Sjövärdigheten har i regel anknutits till godsskadeansvaret i tramp- och linjefart. I Haag- och Haag-Visby- reglerna regleras följderna av sjöovärdighet, se SjöL 118 § 3 mom. [2]. Frågan aktualiseras dock även som en del av fartygets egenskaper.

Godsskadefallen och sjöovärdighetens betydelse därvid har blivit föremål för utredningar och kommentarer både i rättspraxis och litteratur. I sammanhanget kan nämnas Carl-Gustav **Björkelunds** monografi "Sjövärdighet och ansvar" från år 1970. Särskilt vad gäller sjövärdighetsbedömningen är denna framställning mycket kasuistisk.

Det är inte självklart att fartygets allmänna egenskaper omfattar endast sjövärdigheten. En central faktor utgörs av hurudant innehåll sjövärdigheten ges. Frågeställningen återkommer i avsnitt 7.6. nedan.

---

[1] Sjövärdighetskravet kan gälla även utan stöd i lag exempelvis i fråga om skeppslega, se Falkanger (Leie) s. 159. Se även idem (Konsekutive) s. 49 f. och idem (Transportkontrakter) s. 391.

[2] Det är relevant att göra en åtskillnad exempelvis mellan ursprunglig sjöovärdighet och nautiskt fel, se SjöL 118 § 2 mom. a)- punkten.

7.2. Lagstiftning och klausulreglering beträffande fartygets sjövärdighet

7.2.1. SjöL 76 och 138 §§ samt den historiska bakgrunden

I SjöL regleras fartygets sjövärdighet skilt för rese- och tidsbefraktningens del. Då resebefraktningsstadgandena historiskt utgör grunden för regleringen behandlas denna befraktningsform först.

> I SjöL 76 § stadgas: "Bortfraktaren skall sörja för att
> 1) fartyget är sjövärdigt;
> 2) fartyget är behörigen bemannat, provianterat och utrustat; och
> 3) lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka gods lastas, äro i gott skick för att mottaga, befordra och bevara godset" [1].
>
> Formuleringen i SSjöL 76 § är likadan, medan i DSjöL 76 § förutsätts att fartyget är sjövärdigt, "herunder, at det er tilstraekkelig bemandet, provianteret ...". NSjöL 76 § motsvarar sistnämnda formulering [2].

Stadgandet i SjöL 76 § är avsett att motsvara regleringen i Haag- och Haag-Visby- reglerna vad beträffar sjövärdighetskravets sakliga innehåll[3].

---

[1] Se även SjöL 118 § 3 mom. om sjöovärdighetens betydelse vid lastskada samt SjöL 168, 168a och 168b §§ om det tvingande ansvarsfältets omfattning. Se om sjövärdighetsregleringen i tysk rätt HGB § 559: "1) Bei jeder Art von Frachtvertrag hat der Verfrachter dafür zu sorgen, dass das Schiff in seetüchtigen Stand, gehörig eingerichtet, ausgerüstet, bemannt und mit genügenden Vorräten versehen ist (Seetüchtigkeit) sowie dass sich die Laderäume einschliesslich der Kühl- und Gefrierräume in dem für der Aufnahme, Beförderung und Erhaltung der Güter erforderlichen Zustand befinden (Ladungstüchtigkeit)". Se närmare om denna bestämmelse exempelvis Schaps & Abraham ss. 490 - 504. Jfr Lopuski & Holowinski s. 220 f. om regleringen i socialistländerna varvid sjövärdighetskravet närmast anknyts till tidsbefraktningen. Se SjöL 170 § om sjövärdigheten vid passagerartransporter.

[2] I de nordiska, numera upphävda konossementslagarna 4 § 1 mom. ingick en annan skillnad. Medan den finska och den svenska lagtexten talade om "behörigt skick" avseende sjövärdighetsstadgandet, var formuleringen i den norska och danska texten "Usødygtighed".

[3] Se Reg.prop. 116/74 s. 7 och NOU 1972:11 s. 11. Jfr den upphävda KonL 3 § 1 mom.

I NUSjöL föreslås inga ändringar i denna fråga. Sjövärdighetsförpliktelsen regleras explicit både i avsnittet om styckegods och i avsnittet om resebefraktning.

En terminologisk klarläggning är påkallad. I denna framställning avses med uttrycket "sjövärdighet" alla de delelement som ingår i SjöL 76 §. Uttrycket används därmed i vidsträckt bemärkelse. Sjövärdigheten kan i enlighet med regleringen i SjöL 76 § indelas enligt följande:

1) teknisk sjövärdighet,
2) resevärdighet och
3) lastvärdighet [4].

Med teknisk sjövärdighet avses att fartygsskrovet och fartygets fasta delar (maskineri, roder, propeller osv.) är i behörigt skick för att motstå sjöns faror. I resevärdigheten inbegrips fartygets behöriga bemanning, proviantering och sådan utrustning som inte inkluderas i den tekniska sjövärdigheten. Exempelvis skall det finnas tillräcklig mängd bunker, behöriga sjökort och nautiska publikationer ombord. Fartygets stabilitet skall ej heller äventyras. Lastvärdighetskravet är hänförligt till fartygets roll som "flytande lager".

I DSjöL 76 § förutsätts att resebortfraktaren med "tillbørlig omhu" skall uppfylla sjövärdighetskravet. Ett subjektivt rekvisit inskjuts i sjövärdighetsbedömningen. De övriga nordiska ländernas sjölagar innehåller inte en motsvarande precisering. Ej heller ingår någon motsvarighet i SjöL 138 §. Den danska versionen har uppenbarligen formulerats med hänsyn till godsskadeansvaret. Något nu avsett subjektivt rekvisit ingår emellertid inte i sjövärdighetsbedömningen[5]. I standardcertepartierna kan ingå en explicit reglering i stöd

---

[4] Se Björkelund s. 66 ff. som indelar sjövärdigheten i befraktningssammanhang i "sjövärdighet i central betydelse" och "lastvärdighet". Till förstnämnda hör "sjövärdighet i inskränkt betydelse" (dvs. teknisk sjövärdighet) och "resevärdighet". Se idem s. 107 om kritiken beträffande lastvärdigheten och dess inkluderande i sjövärdigheten. Se om indelningen även Palaja s. 38 ff., Grönfors (Sjölagens) s. 56 f., Jantzen s. 48 ff., Myhre s. 4 ff., Myrdahl s. 27 ff., Sejersted s. 53 och Rosenmeyer s. 175 ff. Jfr Capelle s. 129 ff. och Schaps & Abraham s. 490 ff. I angloamerikansk rätt beskrivs lastvärdigheten ofta som "a storehouse for her cargo", se exempelvis Cufley s. 149.

[5] Även det norska kommittebetänkandet vid sjölagsrevisionen i början av 1970-talet innehöll en reglering motsvarande den som sedermera intogs i DSjöL 76 §, men i propositionsskedet hade detta rekvisit bortfallit. Se NOU 1972:11 s. 11 och s. 26, Ot.prop. nr. 28 (1972-73) s. 9, Betaenkning 642/1972 s. 16 och Forslag (1972-73)

av vilken det subjektiva rekvisitet skall tas i beaktande, men anknytningen till skadeståndsansvaret och godsskador är i regel klar [6]. En annan fråga är att sjövärdighetsbedömningen och culpabedömningen i praktiken är närstående [7].

Sjövärdigheten har noterats i äldre lagstiftning. I 1667 års SjöL hade sjövärdighetskravet sammanbundits med lastskadefall och befälhavarens tillsynsplikt. Stadgandet ingick i kapitlet om befraktning.

> Se Skip Lego Balk IV Cap. "Om gods tager skada i Skip wid In- och Uthlastning" bl.a.: "När Gods inskippas, skola Tåg och Tackel pröfwas om the starckte och dugelige äro. Skipsfolcket är skyldigt at wijsa them åt Skipparen och Styrmannen; Gilla the them, och händer sedan skada, ligge til theras Answar; Men försummas thet af Skipsfolcket, wari skadan theras egen. Ej må Gods i Skip hissas, förr än Kiöpmännerne, the som Godset äga, hafwa tåg skådat. Skeer thet ej, och ther timar doch skada af, fylle then Skipparen med skipsfolcket efter som hwar och ens hafwande skuld, samt tingade Löhn är stoor eller lijten til ... § 1. Alt Gods i Skip lastas, skal ther stufwas och stödias, och med stälningar så förwaras, förr än Skip til segels går, at ingen skada ther af komma må. Sammaledes måste sielfwa Skippet på öfwerloppet och alt omkring tätt wara drifwit och kahlfatat, jämwäl med Tackel, Tyg och Tilrustning wäl försedt, förr än något Gods ther i lastat blifwer; Och må Skipparen thet til sitt Förswar af några förståndige syna låta. Sker thet ej, uthan at skada händer ther af, wari tå Skipparen skyldig at stå therfore " [8].

---

spalt 3193. Se även Falkanger (Leie) s. 174 som framför att det inte är riktigt att "mangelsbegrepet må avgrenses efter subjektive kriterier" samt s. 179 f.

[6] Se Braenne & Sejersted s. 67 f. och Vogth-Eriksen s. 197 ff. Jfr Michelet s. 413 om Baltime kl 13. Se dock M/V Marilena P. 1969 AMC 1155 4CCA varvid certepartiformuleringen om "due diligence" uppenbart ansågs kunna påverka hela sjövärdighetsbedömningen, inte endast skadeståndsförutsättningarna.

[7] Se Falkanger & Bull s. 190.

[8] Jfr ordet "kahlfatat" med tyskan "kalfatert" = kalfatrat, tätt. Se exempelvis Pappenheim s. 147. Stadgandet i 1667 års SjöL reflekterar en utveckling i befälhavarens ställning. Från att tidigare ha haft rollen av endast en nautisk ledare har han påförts de kommersiella funktionerna om att tillvarata redarens och lastägarens intressen i transportsammanhang. Se närmare Beckman (Befälhavarens) s. 25 ff. och s. 74 ff. Befälhavarens ansvar var intill 1939 års SjöL personligt och obegränsat. Den kommersiella realiteten var dock ofta den att befälhavaren hade åtminstone en ägarandel i fartyget. Se

I 1873 års SjöL 34 § och 1864 års svenska SjöL 40 § reglerades befälhavarens plikt att tillse att fartyget vid resans anträdande var i sjövärdigt skick uttryckligen, men nämnda stadganden ingick inte i avsnittet om befraktning utan i stället i kapitlet om befälhavarens ställning. Tillsynsplikten hänfördes till avsikten att skydda egendom [9].

I 1873 års SjöL 81 § stadgades dock att befraktaren hade rätt att häva avtalet om fartyget inte befanns vara "i sjömässigt skick och färdigt att på öfverenskommen tid samt anvisadt och lägligt ställe intaga last". I 1864 års svenska SjöL nämndes ingenting explicit om sjövärdigheten i befraktningsavsnittet, men uppenbart var att en motsvarande hävningsrätt för befraktaren förelåg [10].

Detsamma kan anföras om de skandinaviska sjölagarna från 1890-talet [11]. Trots att redaren inte hade påförts en uttrycklig skyldighet att tillhandahålla befraktaren ett sjövärdigt fartyg tycks det ha stått klart att man inte hade skyldighet att inlasta gods på ett fartyg som var "odugligt". Sjövärdighetskravet ansågs därmed utgöra en naturlig del av befraktningsavtalet [12].

Det ansågs dessutom motiverat att i befraktningsavsnittet uttryckligen reglera bortfraktarens skadeståndsansvar för godsskador föranledda av sjöovärdighet. Ansvaret baserades på culpa och inte på garanti [13].

---

numera SjöL 67 § och Reg.prop. 83/38 s. 4. SkL och den därav föranledda ändringen i SjöL 67 § har medfört ett ökat skadeståndsrättsligt skydd för befälhavaren. Se även principalansvaret enligt SjöL 11 §. Se dessutom om globalbegränsningsrätten 1667 års SjöL XVI Cap., 1873 års SjöL 17 § samt om utvecklingen i övrigt härvid Wetterstein § 2 och s. 71 ff. Se även Hammarskjöld s. 43 f., s. 48 och s. 56.

[9] Se Kom.bet. 1866:3, Björkelund s. 44 f. och Hambro s. 129.

[10] Jfr 1864 års svenska SjöL 93 §. Se även Ask s. 21, Dahlström s. 153 ff. och Hambro s. 130 f.

[11] Se 1891 års svenska SjöL 111 §. Jfr Grönfors (Sjölagens) s. 56 och Bentzon s. 145 f.

[12] Detta framgår utan tvekan av Hammarskjölds uttalanden, se Hammarskjöld s. 39. Han fäste även särskild uppmärksamhet vid de kvalitativa bemanningskraven, se idem s. 43.

[13] Se 1891 års svenska SjöL 142 §. Förtydligandet infördes i avsikt att förhindra att ett garantiansvar skulle uppstå genom inflytande från "vissa främmande sjölagar". Ansvaret för godsskador i övrigt var enligt svensk rätt strikt med undantag för force majeure (jfr formuleringen i 1667 års SjöL "händelse af högre hand"). I Norge och

I 1891 års svenska SjöL ingick befälhavarens tillsynsplikt i befälhavarkapitlet, se 26 §, men bestämmelsen blev mera detaljerad än förut. Dessutom gav lagmotiven en anknytning till en allmän sjösäkerhetstanke.

> Se NJA II 1891 s. 32 f.: "Det är icke närmast i lastägarens intresse och för att förekomma skada å lasten genom olämplig stufning, som §:n ålägger befälhavaren att utöfva tillsyn å fartygets lastning; denna tillsyn kräfves lika mycket af omsorgen för fartyg och människolif"[14].

I Finland strävade man till att genom kommittébetänkandet av år 1908 få lagstiftningen att motsvara den skandinaviska, men åtgärder i den nu aktuella frågan vidtogs inte [15].

Lagstiftningsutvecklingen kan härefter anknytas till det internationella arbetet med Haag- reglerna, genom vilka ett tvingande minimiansvar för bortfraktaren i lastskadefall infördes. Verkan av sjöovärdighet blev även föremål för reglering i sammanhanget [16].

Haag- reglerna inarbetades i de nordiska ländernas lagstiftning på 1930- talet. Samtidigt reviderades de nordiska sjölagarna. I SjöL 72 §, som omfattade både rese- och tidsbefraktning, ingick ett stadgande enligt vilket bortfraktaren skulle se till att fartyget var i sjövärdigt skick [17]. Sjö-

---

Danmark baserades ansvaret för lastskador generellt på culpa- principen till vilken Finland anslöt sig genom 1873 års SjöL, se 114 §. Trots en harmonisering av de skandinaviska sjölagarna på 1890- talet kvarstod uppenbart skillnader mellan svensk rätt å ena sidan och norsk och dansk å den andra. Å andra sidan bedömdes culpan efter en "streng maalestok". Se NJA II 1891 s. 84 f., Betänkande 1887, 145 § 2 mom. och s. 108 samt Forslag 1891 s. 73 f. Se vidare Hoppu s. 40 ff., Ask s. 17, Platou s. 179 ff., s. 235 ff. och s. 309 ff. samt Bentzon s. 246 ff.

[14] Se även Betänkande 1887, 34 § och s. 38 f och vidare Björkelund s. 45 ff. samt Braekhus (Forelesninger) s. 56.

[15] Se Kom.miet. 1908:14 s. 2, s. 12, s. 15 ff. och s. 18 ff. samt 31, 69 och 92 §§. Man ville dessutom införa tvingande ansvar för bortfraktaren. Inflytandet av Harter Act i Förenta Staterna hade uppnått Finland, se Kom.bet. 1908:14 s. 20: "... ottamalla siihen määräyksen, joka pääasiallisesti on otettu amerikalaisesta Harteraktenista". Se även Kom.bet. 1901:1 s. 54 ff. och 34 § varvid sjövärdighetsåliggandet hänfördes till befälhavaren.

[16] Se om bakgrunden till Haag- reglerna Hoppu s. 42 ff. och Sejersted s. 17 ff.

[17] Se Kom.miet. 1939:8 s. 49, Kom.miet. 1937:14 s. 7, SOU 1936:17 s. 57 och s. 146 f. samt Instilling 1936 s. 31.

värdighetsförpliktelsen fick på sätt och vis en självständig ställning och kombinerades inte mera enbart med lastskadefall eller med befälhavarens tillsynsplikt.

> Detta framgår exempelvis av de svenska lagmotiven, se SOU 1936:17 s. 57 f.: "Med hänsyn till att en förpliktelse för bortfraktaren i nu ifrågavarande avseende, före och under resan, måste anses på grund av fraktavtalet såsom sådant åligga honom gentemot befraktaren, vare sig fråga är om rese- eller tidsbefraktning, har ett stadgande härom synts komittén böra upptagas i detta sammanhang". Det nämndes även att sjöovärdighet kunde berättiga befraktaren till att häva avtalet och till att kräva skadestånd [18].

Sjölagsrevisionen i början av 1970- talet medförde endast redaktionella ändringar i ovan avsett hänseende. I SjöL 76 § regleras dock inte mera tidsbefraktningen [19].

Tidsbefraktningen blev reglerad i de nordiska sjölagarna i samband med sjölagsrevisionen på 1930- talet. Förutom det tidigare nämnda gemensamma stadgandet intogs en särskild reglering av sjövärdigheten för tidsbefraktningens del.

> I SjöL 138 § stadgas: "Bortfraktaren skall hålla fartyget så bemannat, provianterat och utrustat och i övrigt i sådant skick, som kräves för vanlig fraktfart. Han är dock icke pliktig att sörja för bränsle till fartygets maskineri eller för vatten till dess pannor".

Ovan citerade stadgande innehåller element av resebefraktning ("vanlig fraktfart") och element av en närmare funktionsfördelning mellan tidsbefraktningsavtalets parter [20]. Den ursprungligen gemensamma regleringen i SjöL 72 § har som sagt slopats på grund av variationer i befrakt-

---

[18] Se dessutom Kom.miet. 1939:8 s. 49 och Grönfors (Sjölagens) s. 58.

[19] Se Reg.prop. 116/74 s. 7, Kungl. Maj:ts prop. 1973:137 s. 56, Ot.prop. Nr. 28 (1972 - 73) s. 9, SOU 1972:10 s. 59, SOU 1972:51 s. 31 f. samt NOU 1972:11 s. 11.

[20] Jfr beträffande funktionsfördelningen även SjöL 137 § och 139 § 1 mom. En från tidsbefraktningen avvikande funktionsfördelning gäller vid fartygslega. Se exempelvis Barecon A kl 1 och Falkanger (Leie) s. 172 ff.

ningsformerna [21]. I tidsbefraktningsavsnittet i NUSjöL ingår en sjövärdighetsreglering, men med en något annan nyansering än enligt gällande rätt. Bl.a. anförs i utkastet att fartyget skall besitta "föreskrivna handlingar".

Befälhavarens tillsynsplikt över fartygets sjövärdighet har bibehållits i sjölagstiftningen, men hans åligganden berör närmast sjösäkerheten och skyddande av människoliv, såsom ovan framgick i fråga om 1891 års svenska SjöL, se om termen sjösäkerhet avsnitt 7.2.5.1. nedan. Ifrågavarande stadganden kan anses ge vägledning i den befraktningsrättsliga sjövärdighetsbedömningen.

> I SjöL 43 § 1 mom. stadgas: "Befälhavaren skall, innan resa anträdes, tillse, att fartyget med hänsyn till resan och årstiden är sjövärdigt. Han skall sålunda sörja för att fartyget är behörigen utrustat, bemannat och försett med erforderliga förnödenheter, att det är i gott skick för mottagande, befordran och bevarande av lasten samt att dess stabilitet är tryggande". Enligt 2 mom. skall fartyget under resan hållas i sjövärdigt skick [22].
>
> Befälhavarens tillsynsplikt har straffsanktionerats i SjöL 230 § [23].
>
> I de övriga nordiska ländernas sjölagstiftning ingår en tillsynsplikt för befälhavaren, men nyanseringen av de konkreta omständigheterna varierar. I SSjöL 58 § hänvisas bl.a. till fartygets skick för att förebygga ohälsa och olycksfall och till att säkerheten för fartyg, liv eller gods inte äventyras [24].

---

[21] Se om de närmare motiveringarna Kungl. Maj:ts prop. 1973:137 s. 114 f. och NOU 1972:11 s. 11. Jfr om frågeställningen i tysk rätt HGB § 559 som avser resebefraktning, men som även anses kunna utgöra grunden för sjövärdighetsbedömningen i tidsbefraktningssammanhang. Se Schaps & Abraham s. 490 ff. Se å andra sidan om tidsbefraktningens samband med lega Willner s. 85 ff. Jfr BGB § 536.

[22] Se Kom.miet. 1939:8 s. 39.

[23] Med hänsyn till den tekniska utvecklingen i kombination med allt värdefullare fartyg koncentreras tillsynsplikten på rederiet och närmast dess tekniska avdelning. I dagens läge överförs de tekniska funktionerna dessutom ofta helt på en manager i stöd av ett management- avtal. I denna belysning är det ifrågasatt huruvida straffsanktionen i 230 § är ändamålsenlig för rederiets och managerns del. Det förutsätts att dessa har haft vetskap om bristen. Det som man borde ha vetat omfattas inte av straffsanktionen. Jfr SSjöL 323 §. Se även Rune (SvJT 1968) s. 363.

[24] Se även NSjöL 58 § och DSjöL 58 §. Jfr HGB § 513.

Befälhavarens tillsynsplikt har ett tydligt offentligrättsligt inslag liksom även många andra i lagstiftningen ingående sjövärdighetsstadganden. Detta återkommer i avsnitt 7.2.5.1. nedan.

7.2.2. Angloamerikansk rätt

I angloamerikansk rätt opererar man med underförstådda villkor, **implied terms**, se avsnitt 4.7.2. ovan. I samband med vissa avtalstyper har konkreta villkor stadgat sig i sådan grad att de alltid utgör en del av avtalet. Man behöver därmed inte kasuistiskt konstruera villkoret med beaktande av **business efficacy**.

I resebefraktningen anses det vara ett underförstått villkor att fartyget skall vara i sjövärdigt skick [25]. Någon ändring i sjövärdighetskravets innehåll har inte uppstått därav att England tillämpar Haag-Visby- reglerna och Förenta Staterna Haag- reglerna. Skadeståndsansvaret vid lastskada föranledd av ursprunglig sjöovärdighet är dock i **common law** baserat på strikt ansvar, medan ovan nämnda regler utgår från culpa- ansvar [26].

I angloamerikansk rätt ingår i sjövärdigheten likadana delelement som i nordisk rätt. Bl.a. skall fartyget vara i sådant skick att det kan motstå "ordinary perils of the sea". Manskapet skall vara kompetent, fartyget bör ha tillräckligt med bunker ombord osv. I sjövärdigheten inkluderas även lastvärdighet [27].

En **implied term**- konstruktion tillämpas även i tidsbefraktningen. Allmänt anförs att fartyget skall vara "reasonably fit for the service" [28].

---

[25] Se Carver §§ 140 och 625-626, Holman s. 147, Scrutton s. 82 ff. och Benedict (2A) s. 7-1 ff. Konstruktionen har tillämpats sedan länge, se Paterson, Zochonis & Co., Ltd. v. Elder, Dempster & Co., Ltd. (1924) 18 Ll.L.Rep. 319 HL och uttalandet av Lord Blackburn i Steel v. The State Line S.S. Co. (1877) 3 Asp.M.C. 516 HL. Jfr Leggett s. 256 ff. Sjövärdighetsbedömningen är inte beroende av indelningen i **common carrier** och **private carrier**, se exempelvis Scrutton s. 82 och Gilmore & Black s. 208.

[26] Se Astle s. 15 ff. och Gilmore & Black s. 129 ff. Jfr Capelle s. 134 ff.

[27] Se Astle s. 14 ff., Bes s. 210, Carver §§ 147-152, Holman s. 153 f., Scrutton s. 84 ff. och Gilmore & Black s. 208 f. Jfr Björkelund s. 66 ff.

[28] Se Carver § 626, Scrutton s. 371 och Time Charters s. 39 ff., s. 51 och s. 83 ff. Se även Gilmore & Black s. 229 f., Poor s. 16 ff. och Vandeventer s. 829. Jfr ett

Angloamerikanskt material kan användas vid sjövärdighetsbedömningen enligt nordisk rätt. Det kan svårligen ses att bedömningskriterierna skulle variera väsentligt. Utredningen visar att utgångspunkterna är likadana.

7.2.3. Relativitetsprincipen

Uttryck såsom "behörigt skick", "vanlig fraktfart", "reasonably fit for the service" osv. reflekterar den tanken att sjövärdigheten inte kan ges ett exakt innehåll. Detta är helt givet. I sjövärdighetssammanhang hänvisas ofta till relativitetsprincipen som innebär att innehållet i sjövärdighetskravet måste avgöras skilt i varje enskilt fall med beaktande av vissa bedömningskriterier [29].

Dessa bedömningskriterier utgör en central fråga vid den närmare utredningen av fartygets sjövärdighet och återkommer i avsnitt 7.4. nedan.

Relativitetsprincipen berör även tidsfaktorn. Sjövärdighetens innehåll kan variera i samma befraktningsförhållande. I resebefraktningen aktualiseras bl.a. etapp-principen, se om tidsfaktorn avsnitt 7.5. nedan.

7.2.4. Certepartiets allmänna formulering om sjövärdigheten och maintenance- klausulen

I flesta standardcertepartier ingår ett explicit krav på fartygets sjövärdighet. Detta gäller både rese- och tidsbefraktning. Ett antal exempel kan anges.

> Se Nubaltwood kl 1: "That the said Vessel being tight, staunch and strong, and in every way fitted for the Voyage ...".
>
> Se även Polcoalvoy kl 1: "... that the Vessel - being in every respect fit for the carriage of the cargo - ...".

äldre avgörande Work v. Leathers (1878) 97 U.S. 379. Jfr beträffande fartygslega Gebb s. 777 f.

[29] Se Palaja s. 44 ff., Björkelund s. 67 och s. 111 ff., Falkanger (Leie) s. 172, Falkanger & Bull s. 157, Gram s. 50 ff., Michelet s. 410 f., Rosenmeyer s. 177 och Wüstendörfer s. 239. Se även Holman s. 147, Poor (Informal) s. 4, Scrutton s. 83 och Gilmore & Black s. 208. Se om relativitetsprincipen i rättspraxis exempelvis Isis 1933 AMC 1565 SC och Leo and Tow 1937 AMC 86 5CCA.

Även i tidscertepartierna ingår ofta en sjövärdighetsreglering. I Baltime kl 1 stipuleras: "...she being in every way fitted for ordinary cargo service ..." [30].

Se även Linertime kl 1 och hänvisningen till "ordinary dry cargo service".

I NYPE raderna 8 respektive 22 stipuleras: "... with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state ..." och "... ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for the service ..." [31].

Av ovan citerade klausuler kan noteras att beskrivningen inte anger någonting exakt om fartygets skick. Behovet av bedömningskriterier kvarstår och läget är i den bemärkelsen detsamma som i fråga om den ovan nämnda lagregleringen. I klausulerna ingår endast en allmän formulering.

Å andra sidan saknar många standardcertepartier en allmän formulering, bland dem Gencon. En av orsakerna kan förmodas vara att bakgrundsrätten i tillräcklig grad ansetts tillvarata parternas intressen. Den allmänna formuleringen kan dessutom betraktas utgöra en historisk kvarleva som härstammar åtminstone från 1500- talet [32].

I första hand verkar det som om den allmänna formuleringen vore en onödig upprepning av bakgrundsrätten. Detta kan dock inte godkännas utan en närmare analys. Den tillämpliga bakgrundsrätten behöver inte uppställa sjövärdighetskrav i befraktningsförhållanden. Denna konstellation aktualiseras knappast i praktiken.

Däremot kan andra problem uppstå. För det första bör man utreda huruvida den allmänna formuleringen inskränker eller utvidgar bortfraktarens förpliktelse jämfört med bakgrundsrätten, se härom närmare nedan.

---

[30] Se Befraktning s. 138 ff. och Gram s. 171.

[31] Motsvarande formuleringar används uppenbart även i individuella fall, se ND 1971.46 (Hålogaland lagmannsrett). Jfr vidare Lang s. 384.

[32] Se Björkelund s. 66.

För det andra frågar man sig huruvida den allmänna formuleringen skärper bortfraktarens skadeståndsansvar. Detta kan givetvis framgå explicit av certepartiet [33]. Se närmare avsnitt 7.3.1. nedan.

För det tredje kan den allmänna formuleringen stå i konflikt med en i certepartiet intagen påföljdsfriskrivning som explicit tar ställning till sjövärdighetsfrågan. Å ena sidan har bortfraktaren påtagit sig en sjövärdighetsförpliktelse i stöd av certepartiet, men å andra sidan friskriver han sig från ansvaret såsom friskrivningsklausulen närmare utvisar. Se om konflikten avsnitt 7.3.1. nedan.

För det fjärde kan den allmänna formuleringen ge upphov till avvikelser från reglerna om tidsfaktorn, se avsnitt 7.5.1.1. nedan.

Ordalydelsen i den allmänna formuleringen i resebefraktningen antyder att man avsett att reglera åtminstone fartygets tekniska sjövärdighet ("tight, staunch and strong") och dess resevärdighet ("in every way fitted for the Voyage"). Hänvisningen i tidscertepartierna till "in every way fitted for ordinary cargo service" reflekterar den särskilda bedömning som gör sig gällande i tidsbefraktningen.

Den allmänna formuleringen saknar i vissa fall en direkt hänvisning till fartygets lastvärdighet, men å andra sidan utgör lastvärdigheten en del av uttrycket "in every way fitted for the Voyage" eller av "in every way fitted for the service" [34].

I fråga om ömtåliga laster betonas i resecertepartier ofta uttryckligen att lastrummen skall vara rengjorda och att de skall godkännas av befraktaren eller dennes besiktningsman. Den sistnämnda regleringen kan vara införd i liggetidsregleringen och utgör därmed en förutsättning för liggetidens början [35].

I tidscertepartier kan ävenså ingå krav på lastrummens rengöring, se citatet från NYPE ovan.

Smärre - närmast grammatikaliska - skillnader i den allmänna formuleringens innehåll ger inte anledning till olika tolkningar [36]. Ordalydelsen i klausulerna varierar, men andemeningen är densamma.

---

[33] Se Shelltime 3 kl 25: "Owners guarantee that the tanks, valves and pipelines are oil-tight at the commencement of this charter, and Owners bind themselves to take every possible precaution to maintain the tanks, valves and pipelines in this condition during the charter period". Se även Vogth-Eriksen s. 199 f.

[34] Se Time Charters s. 84, jfr dock s. 86 f.

[35] Se exempelvis Exxonvoy 1969 kl 18, Gasvoy kl 5 och Grainvoy kl 8.

[36] Jfr det nu anförda med BIMCO's Laytime Definitions 1980, preamble: "Words or phrases which are merely variations or alternative forms of words or phrases herein

I rättspraxis påträffas stöd för att en sedvanlig allmän formulering motsvarar bakgrundsrättens krav på sjövärdighet [37].

> I angloamerikansk praxis visar motiveringarna detta explicit. I Hongkong Fir Shipping Co., Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (The "Hongkong Fir") [38] uttalade Sellers, L.J., s. 486: "By Clause 1 of the charter-party, the shipowners contracted to deliver the vessel at Liverpool '**she being in every way fitted for ordinary cargo service**'. She was not fit for ordinary cargo service when delivered ... It is common-place language to say that the vessel was unseaworthy by reason of this inefficiency ...".
>
> I E.B. Aaby's Rederi v. States Marine Corp. (The Tento) [39] uttalades, s. 949: "But this does not mean that there was necessarily a breach of the undertaking expressed here as 'Vessel on her delivery to be tight, staunch, strong and in every way fitted for the service ...'. Such an undertaking seems to be equivalent to what is generally called the 'warranty' of seaworthiness that is implied in all contracts concerning vessels in the absence of an express and unambiguous stipulation to the contrary" [40].

---

defined are to be construed in accordance with the definition (e.g. 'Notification of Vessel's readiness', 'Notice of readiness')".

[37] Se ND 1953.499 (FHD) s. 501, ND 1971.46 (Hålogaland lagmannsrett) s. 55, ND 1948.481 (SøHa) s. 490 och ND 1975.211 (Norsk skiljedom) s. 219 samt i äldre rätt ND 1925.193 (SHD), ND 1902.81 (SHD) och ND 1906.257 (NHD).

[38] /1961/ 2 Lloyd's Rep. 478 CA.

[39] 1950 AMC 947 2CCA.

[40] Se om hänvisningar till den allmänna formuleringen även Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd. v. Adamastos Shipping Co., Ltd. /1958/ 1 Lloyd's Rep. 73 HL, Cheikh Boutros Selim El-Khoury v. Ceylon Shipping Lines, Ltd. (The "Madeleine") /1967/ 2 Lloyd's Rep. 224 QB särskilt s. 240 f., Minister of Materials v. Wold Steamship Co., Ltd. /1952/ 1 Lloyd's Rep. 485 QB, Petrofina, S.A. v. Compagnia Italiana Trasporto Olii Minerali (1936) 56 Ll.L.Rep. 141 KB, Plow City 1941 AMC 1564 3CCA och Texaco, Inc. v. Universal Marine Inc. 1976 AMC 226 EDLa. Se dock Kalimba 1928 AMC 1905 Arb varvid den allmänna formuleringen inte ansågs sammanfalla med bakgrundsrättens sjövärdighetskrav.

Även i doktrinen är det en stadgad uppfattning att en sedvanlig allmän formulering motsvarar bakgrundsrättens sjövärdighetskrav [41].

Det är givet att den allmänna formuleringen kan innehålla sådana tillägg som redan i stöd av en bokstavstolkning ger upphov till avvikelser från det ovan sagda. Exempelvis Linertime's hänvisning till "ordinary dry cargo service" anger samtidigt en begränsning av den allmänna formuleringens omfattning. Parterna har avtalat om torrlasttrafik [42]. Däremot påträffas inte stöd för att en sedvanlig allmän formulering skulle göra bortfraktarens förpliktelse i sakligt hänseende mera omfattande än vad som följer av den nordiska eller angloamerikanska bakgrundsrätten.

Bortfraktarens skyldighet att upprätthålla sjövärdigheten under befraktningsperioden accentueras i tidsbefraktningen. Den allmänna formuleringen kan i regel kombineras med en i tidscertepartiet ingående maintenance- klausul som påför bortfraktaren en bevaringsplikt.

> I Baltime kl 3 åtar sig bortfraktaren att beträffande fartyget "maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service" [43].
>
> I NYPE kl 1 åtar sig bortfraktaren att "keep the vessel in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service".
>
> I tanktidscertepartierna regleras bevaringsplikten regelmässigt. Enligt Shelltime 3 kl 2 skall bortfraktaren upprätthålla fartyget i samma sjövärdiga skick som före och vid avlämnandet. Bortfraktaren skall visa tillbörlig omsorg.

---

[41] Se Palaja s. 43 f., Befraktning s. 93 och s. 140 f., Björkelund s. 66 ff. och s. 105 f., Falkanger & Bull s. 189, Gram s. 50 ff., Jantzen (Certepartier) s. 211 f., Michelet s. 411, Platou s. 235 f. och Rørdam s. 22 f. I Carver uttalas, § 625: "The representation that the ship is 'tight, staunch, and strong, and every way fitted for the voyage,' seems to be equivalent to the warranty of seaworthiness and fitness, which, as we have seen, is implied by law on the part of the shipowner". Se även Holman s. 147 ff. Se beträffande amerikansk rätt Anderson s. 884, Gilmore & Black s. 207 f. och s. 229 f., Poor s. 16 och Vandeventer s. 809, s. 827 och s. 829. Se ytterligare Time Charters s. 39 och s. 51. Jfr beträffande fartygslega Falkanger (Leie) s. 171 och Gebb s. 769 f.

[42] Se Clarke (1977) s. 493 , Time Charters s. 87 och Trappe s. 2.

[43] Se även Linertime kl 4. Se vidare ND 1962.68 (Norsk skiljedom).

I STB Form kl 4 har bortfraktaren en bevaringsplikt på **due diligence**- grund beträffande både detaljbeskrivningen och sjövärdigheten [44].

Frågan om bortfraktarens bevaringsplikt i tidsbefraktningen återkommer i avsnitt 7.5.2.2. nedan.

7.2.5. Sjövärdigheten i andra relationer än befraktning

7.2.5.1. Den offentligrättsliga sjövärdighetsbedömningen och den offentliga fartygskontrollen

Det offentliga intresset för sjösäkerheten uppstod internationellt sett egentligen först mot slutet av 1800- talet. Detta reflekteras bl.a. i befälhavarens tillsynsplikt som först berörde endast godstransporter och sedermera fartygets allmänna sjösäkerhet. Tillsynsplikten blev straffsanktionerad [45]. Givet är att denna form av kontrollverksamhet inte är tillräcklig i dagens läge. Före ovan nämnda tid uppställdes sjövärdighetskrav och utfördes något slag av regelbunden kontroll egentligen endast på privat basis via klassningsverksamheten vilken var av betydelse vid tecknande av försäkring.

I dagens läge accentueras fartygets offentligrättsliga sjövärdighet alltmer. Det torde vara givet att man inte kan motarbeta alla sjöns risker genom en kasuistisk och detaljerad beskrivning av de krav som uppställs för handelsfartyg. En i lagstiftningen ingående generalklausul av offentligrättslig karaktär kan anses utgöra ett ändamålsenligt paraply.

> Se SjöL 8 § 1 mom.: "Fartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, vara så byggt, utrustat, bemannat, lastat eller barlastat och försett med erforderliga förnödenheter, att med hänsyn såväl till farvattnets beskaffenhet som till den fart, vari fartyget användes, liv och egendom kunna anses vara betryggande".

---

[44] Se även Intertanktime raderna 209 - 212 och London Form kl 5. Se vidare Vogth-Eriksen s. 199 f.

[45] Se NJA II 1967 s. 125 ff., Björkelund s. 44 ff., Falkanger (Leie) s. 613 ff., Falkanger & Bull s. 28 f. och Rosenmeyer s. 183. Sjövärdigheten kan aktualiseras i ett antal olika sammanhang, se beträffande management - avtal Berdal & Berg s. 88 ff. samt beträffande fritidsbåtar Honka passim.

Generalklausulen betonar syftet att skydda människoliv och egendom[46]. Enligt SjöL 8 § 2 mom. kan närmare stadganden utfärdas genom förordning.

Det föreligger vissa problem med den exakta terminologin. I offentligrättsliga sammanhang påträffas exempelvis följande uttryck: sjösäkerhet, sjöduglighet, sjövärdighet och fartygets behöriga skick [47].

I SjöL 8 § har man uppenbart utgått från den traditionella tanken om fartygets förmåga att motstå sjöns faror och från att människoliv och egendom härvid anses vara tryggade. För fartyg uppställs emellertid i dagens läge även andra tekniska krav som går utöver det traditionella synsättet. Syftet att tillvarata miljöskydds-, arbetsskydds-, sociala och sanitära intressen utan en anknytning till fartygets förmåga att motstå sjöns faror accentueras. De traditionella kraven kan givetvis samtidigt beakta dessa intressen [48]. Med hänsyn till det nu sagda kan man fråga sig vilken terminologi vore lämplig för undvikande av missförstånd. Exempelvis i fråga om arbetsskyddet har man i rättspraxis hänvisat till fartygets sjövärdighet även om bristen inte har anknutits till fartygets förmåga att motstå sjöns faror [49].

I offentligrättsliga sammanhang kan en närmare gränsdragning vara av betydelse exempelvis med tanke på kompetensfördelningen mellan olika myndigheter, men i befraktningsrättsliga sammanhang kan man avgöra betydelsen av det offentligrättsliga inslaget med hjälp av andra kriterier. För tydlighetens skull kan man dock precisera den offentligrättsliga terminologin så att med sjösäkerhetskrav avses i det följande de krav som berör fartygets förmåga att motstå sjöns faror i avsikt att trygga människoliv och egendom, medan man i fråga om annat offentligrättsligt intresse kan tala om andra offentligrättsliga krav.

---

[46] Se Reg.prop. 83/38 s. 2 och Beckman s. 21 ff. I F angående kontroll över handelsfartygs sjöduglighet 3 § hänvisas till fara för människoliv. Se även SSjöL 9 §. En generalklausul saknas i NSjöL och DSjöL, men den ingår i Lov om statskontroll med skips sjødyktighet respektive Lov om tilsyn med skibe.

[47] Jfr Kungl. Maj:ts prop. 1973:137 s. 115, Beckman s. 28 och Björkelund s. 11 f. och s. 52 ff.

[48] Jfr ILO- konventionen 147, se not 56 nedan.

[49] I ND 1982.30 (FHD) hade en stuvare råkat i en arbetsolycka. En lastrumslejdare hade varit bristfällig. HD konstaterade att fartyget inte hade varit i sjövärdigt skick. Se vidare ND 1982.127 (FHD), ND 1959.264 (SHD), ND 1959.158 (Helsingfors hovrätt) och ND 1974.289 (Göteborgs tingsrätt). Se även Finsk jurisdiktion/ Björkholm s. 623 f. varvid man i "Sjövärdighetsbegreppet" inkluderar bl.a. miljöskyddsintressen.

Sjösäkerheten, innefattande strävan till att i första hand skydda människoliv och i andra hand egendomsvärden [50], regleras genom omfattande lagstiftning som inte kan behandlas i detta sammanhang. En stor del av lagstiftningen har ett direkt samband med internationell utveckling och med internationella konventioner.

Den internationella sjösäkerhetsregleringen anses ha sitt ursprung i England under senare hälften av 1800- talet. England var den tidens stora sjöfartsnation.

> Bl.a. inarbetades år 1871 i **The Merchant Shipping Act** krav på fartygets sjösäkerhet avseende skrovet, maskineriet, pannorna och utrustningen.
>
> Parlamentsledamoten Samuel Plimsoll arbetade aktivt för införande av kontrollregler för lastning av fartyg. På Plimsolls tid var överlastning vanligt. Plimsolls aktivitet ledde till resultat. År 1890 stiftades en lag varigenom det blev obligatoriskt att förse brittiska fartyg (med några få undantag) med lastmärke som visade hur djupt fartyget kunde nedlastas. I sjöterminologi kallas lastmärket allmänt Plimsoll- märket [51].

I dagens läge finns det ett antal centrala konventioner som reglerar sjösäkerheten.

> I detta sammanhang kan nämnas 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, SOLAS- konventionen (International Convention for the Safety of Life at Sea) jämte därtill hörande 1978 års tilläggsprotokoll och senare vidtagna tillägg och ändringar. SOLAS- konventionen är avsedd att tillämpas på fartyg i internationell fart [52]. Konventionen omfattar bl.a. bestämmelser om fartygets skrov, rumsindelning, stabilitet, elektriska installationer, brandskydd och livräddningsredskap.

---

[50] Se Braekhus (Forelesninger) s. 50.

[51] Se Björkelund § 2 och Stevens s. 75 f. Se avsnitt 6.6.1. ovan.

[52] Den första sjösäkerhetskonventionen antogs år 1914 som ett resultat av Titanicolyckan. Andra sjösäkerhetskonventioner antogs åren 1929, 1948 och 1960. Se Björkelund s. 38 f., Bates s. 85 f. och O'Connell s. 771 ff.

I 1966 års lastlinjekonvention regleras fribordet vilket ger skydd mot att fartyg överlastas [53].

IMO (International Maritime Organization) står bakom en stor del av det internationella sjösäkerhetsarbetet. IMO utarbetar även rekommendationer vilka kan inarbetas i den nationella lagstiftningen [54].

Konventionsstyrningen är aktuell även i fråga om andra offentligrättsliga krav.

I Internationella konventionen om förhindrande av vattnens förorening, MARPOL (International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships) av år 1973 jämte 1978 års tilläggsprotokoll och senare vidtagna ändringar ställs ett antal tekniska krav på handelsfartyg [55].

Konventioner rörande arbetsskyddet, den sociala miljön och hälsovården ställer likaså vissa tekniska krav på fartyget, dess skick och utrustning [56].

Samtidigt med utvecklingen av sjösäkerhetskraven och andra offentligrättsliga krav har kontrollmekanismen utvecklats och övervakningen

---

[53] Den första lastlinjekonventionen antogs år 1930. Se Björkelund s. 35 ff. och O'Connell s. 776 ff. Se närmare om den internationella regleringen Nordisk Skipsfart s. III-208 ff. och Finsk jurisdiktion /Björkholm diverse ställen i kap. 6.

[54] Se koden för transport av farligt gods IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code) och koden för bulktransporter. Se närmare Hildén s. II 1-33 jämte bilagor, Kuusniemi s. 59 f., Bates s. 86 ff. och Benedict (2A) s. 10-4 ff. Rekommendationerna kan anses ha karaktären av **soft law**. Jfr beträffande denna term Jyrki Tala, Soft Law - ett medel för konsumentskydd och konsumentinflytande, JFT 1986 ss. 124 - 143.

[55] Se även L om förhindrande av vattnens förorening förorsakad av fartyg. Se närmare beträffande konventioner om miljöskyddet till sjöss Finsk jurisdiktion/Björkholm kap. 6 diverse ställen och O'Connell s. 1003 ff.

[56] Se beträffande arbetsskyddet exempelvis ILO- konventionen 147, Konvention om miniminormer i handelsfartyg av år 1976 och ILO- konventionen 152, Konvention om arbetarskydd vid hamnarbete av år 1979. Se närmare Finsk jurisdiktion/ Björkholm diverse ställen i kap. 6, särskilt avsnitt 6.4.6. Se beträffande hälsovården 1969 års internationella hälsobestämmelser. Se i övrigt Finsk jurisdiktion/ Björkholm avsnitten 6.2.2.3., 6.4.7. och 6.5.5.

effektiverats. Staten utövar tillsyn antingen direkt eller indirekt genom klassificeringssällskapen [57].

Kontrollverksamheten riktar sig i första hand mot det egna landets fartyg.

Vid den regelbundna kontrollen utfärdas särskilda certifikat i enlighet med lagstiftningens närmare krav. Exempelvis utfärdas i stöd av SOLAS-konventionen konstruktionssäkerhetscertifikat och utrustningssäkerhetscertifikat, i stöd av lastlinjekonventionen lastlinjecertifikat och i stöd av MARPOL- konventionen I.O.P.P.- certifikat (International Oil Pollution Prevention Certificate).

Kontrollen kan aktualiseras utanför de regelbundna besiktningarna. Myndigheterna kan föranstalta stickprov, en olycka ger upphov till en särskild besiktning eller manskapet anmäler fartyget för besiktning.

Förseelser mot sjösäkerhets- och andra offentligrättsliga krav är förenade inte endast med straff utan även med administrativa tvångsåtgärder. Fartyget kan stoppas i hamn eller på annat ställe. Även arbetet ombord kan avbrytas [58].

---

[57] Se exempelvis F om fartygs besiktning. Enligt Konvention om det öppna havet av år 1958 art. 10 skall varje stat tillse att fartyg under den egna flaggen följer allmänt accepterade internationella bestämmelser i avsikt att trygga säkerheten till sjöss. Se även FN:s havsrättskonvention 1982 art. 94. Se vidare Braekhus (Forelesninger) s. 52 ff. och Falkanger & Bull s. 27 ff.

[58] Se beträffande sjösäkerheten F angående kontroll över handelsfartygs sjödugligheter 4 och 7 §§ om sjöfartsinspektörens rätt att stoppa fartyg. På sjöfartsinspektörernas förhandlingsdagar 15.3.1979 framfördes i ett föredrag att de vanligaste orsakerna till stoppande av fartyg i anledning av förseelser mot sjösäkerhetskraven var: överträdelse av fribordsreglerna, för mycket däckslast (1/3- regeln i vintertafik hade överskridits), fartygets instabilitet varvid slagsidan har överskridit 3°, bristfälligt eller inkompetent manskap, speciella bristfälligheter i fartygets utrustning, bristfällig dokumentering, osurrad däckslast samt läckage i olje- el.dyl. tankar. I Sverige har sjöfartsinspektören rätt att förbjuda ett fartygs resa om det är sjöovärdigt och i Norge har **tillsynet** rätt till "tilbakeholdelse av skibet", se SOU 1976:44 s. 100 och Falkanger & Bull s. 28. Se vidare Norsk Skipsfart s. III-224 f. och Rosenmeyer s. 28. Jfr ND 1977.249 (Overskibssynet i Danmark).

Se beträffande arbetsskyddet ILO- konventionen 152 art. 8 enligt vilken arbetsskyddsmyndigheterna har rätt att avbryta arbetet "för att skydda arbetstagarna till dess platsen åter har gjorts säker". Denna rätt omfattar även förhållandena ombord på fartyg, exempelvis bristfälligheter i lyftanordningarna. Se vidare art. 26. 2 i vilken det bl.a. stadgas att lyftinrättning, lyftredskap eller annan lasthanteringsanordning inte skall användas om inte nödvändig dokumentation visar att konventionens krav är uppfyllda. Användning kan ej heller tillåtas om inrättningen eller redskapet inte enligt vederbörande myndighets uppfattning är säker att använda. I praktiken torde arbetsskyddsmyndigheterna i Finland erhålla uppgift om bristfälliga lyftanordningar ombord via facket.

Myndigheterna har under närmare reglerade förutsättningar och i enlighet med folkrättsliga principer rätt att utöva tillsyn över utländska fartyg[59]. Fördragsslutande stater har i detta hänseende ömsesidiga förpliktelser, men konventionernas inflytande kan rikta sig även gentemot fartyg som är flaggade i en icke-fördragsslutande stat [60]. De internationella konventionerna innehåller i regel begränsningar i myndigheternas rätt att helt fritt besiktiga och stoppa utländska fartyg flaggade i fördragsslutande stat eller utöva andra tvångsåtgärder mot dem. Även de folkrättsliga principerna kan ställa hinder, närmast vid oskyldig genomfart [61].

Kontrollverksamheten är avsedd att ha en preventiv verkan [62]. De olika kontrollformernas betydelse har betonats i avsikt att förhindra drift med undermåliga fartyg från det egna landet eller med undermåliga fartyg flaggade i andra länder [63].

---

[59] Se om myndigheternas folkrättsliga behörighet mot främmande fartyg Konventionen om territorialhav och tilläggszon av år 1958 art. 14, Finsk jurisdiktion/ Björkholm passim, Hakapää del III samt O'Connell kap. 4, 7 19 och 25. Jfr FN:s havsrättskonvention 1982 section 6.

Särskilt i Förenta Staterna ställer den nationella lagstiftningen talrika krav på utländska fartyg, se Bates s. 89 och Goddy Jr. s. XI 1-29 jämte bilagor.

[60] Exempelvis stadgas i MARPOL- konventionen art. 5 st. 4 att "Med avseende på fartyg från stater som ej är fördragsslutande parter, skall de fördragsslutande parterna tillämpa bestämmelserna i denna konvention i den mån det är nödvändigt för att säkerställa att sådana fartyg ej får en mera gynnsam behandling". Se även FN:s havsrättskonvention 1982 art. 217 - 219.

[61] Se SOLAS Kap.I regel 19, lastlinjekonventionen art. 21, MARPOL art. 5 och Konventionen 28.1.1926 rörande fartygs sjövärdighet och utrustning (Köpenhamnkonventionen) mellan de nordiska länderna art. III. Jfr FN:s havsrättskonvention 1982 art. 21. Jfr även ILO- konventionen 152 art. 8. Begränsningarna i behörigheten följer allmänt taget principerna att utländska fördragsfartyg vilka besitter giltiga certifikat inte utan särskild anledning får besiktigas, att bristen skall vara av väsentlig betydelse med hänsyn till det intresse som skall tillvaratas och att tvångsåtgärder skall utövas endast i den omfattning som de anses nödvändiga.

[62] Se Björkelund s. 52 ff. och Braekhus (Forelesninger) s. 58 ff.

[63] Se IMO:s rekommendation av år 1975 om betydelsen av kontrollen av undermåliga fartyg. Se härom SOU 1976:44 s. 97 f. och Hildén s. II-27 f. Se även Finsk jurisdiktion /Björkholm kap. 6 diverse ställen och beträffande effektiviteten av myndighetskontroll Nordisk Skipsfart s. III-219 ff.

De offentligrättsliga tekniska krav som uppställs för fartyg är inte betydelselösa i befraktningsförhållanden. Inflytandet skall dock systematiskt nyanseras.

För det första kan de offentligrättsliga kraven utöva inflytande i den befraktningsrättsliga sjövärdighetsbedömningen. Man utreder de offentligrättsliga reglernas tolkningsfunktion. För det andra skall man med hänsyn till befraktningsförhållanden avgöra betydelsen av myndigheternas godkännande av fartyget. Man frågar sig hurudan bevisfunktion godkännandet och giltiga certifikat har i sammanhanget.

Betydelsen av de två ovan nämnda funktionerna behandlas närmare i avsnitt 7.4.3. nedan.

För det tredje har det visat sig i den kortfattade framställningen ovan att myndigheterna under vissa förutsättningar har rätt att utöva tvångsåtgärder mot fartyget i anledning av brister i dess tekniska skick. Det är inte mera fråga om betydelsen av fartygets tekniska skick för befraktaren. I stället accentueras i befraktningsförhållanden risken för myndighetsingripande. Detta har en klar anknytning till den allmänna problematiken kring rådighetsfel. Regleringsalternativet behandlas i detalj under rubriken fartygets kommersiella egenskaper i Del II.

7.2.5.2. Sjöförsäkring, sjöarbetsavtal

Sjöförsäkringens viktigaste normer ingår i FAL, sjöförsäkringsplanerna (dock inte i Finland), försäkringsvillkoren och försäkringsbrevet.

Kravet på att fartyget i försäkringsrättslig bemärkelse skall vara i sjövärdigt skick framgår av de påföljder som aktualiseras vid sjöovärdighet. Enligt FAL 63 § skall försäkringsgivaren ersätta skadan endast i det fall att varken redaren eller befälhavaren skäligen kan antas ha insett eller bort inse att bristen förefanns. De svenska, norska och danska sjöförsäkringsplanerna återger till väsentliga delar detsamma [64].

---

[64] Se Allmän svensk sjöfösäkringsplan (SPL) 1957, Norsk Sjøforsikringsplan af 1964 samt Dansk Søforsikringskonvention av 1934. Se Riska (Riskfördelning) s. 2 ff. beträffande en översikt över kaskoförsäkringens källor, Björkelund s. 107, Daal & Ahrne s. 14, Hellner (Försäkringsrätt) s. 432 ff. och 452 f., Braekhus & Rein s. 271, Falkanger & Bull s. 257 och Rosenmeyer s. 77 f.

Verkan av sjöovärdighet i sjöförsäkringssammanhang kan anknytas till olika försäkringsrättsliga regler. Det kan vara fråga om försäkringstagarens upplysningsplikt, se FAL 4 - 10 §§, om skadeorsakande beteende som är uppsåtligt eller grovt ovarsamt, se FAL 18 - 20 §§, om fareökning, se närmare FAL 45 - 50 §§, eller om säkerhetsföreskrifter, se närmare FAL 51 §. Sjöovärdigheten påverkar bedömningen i dessa fall. Gränserna mellan de olika regleringsalternativen är inexakta. Se Honka s. 135 ff.

De finska kaskoförsäkringsvillkoren 5 § [65] ger en närmare innebörd åt sjövärdighetskravet. Dessutom bortfaller försäkringsskyddet först "därest försäkringstagaren ägt eller bort äga kännedom om fartygets brister vid sådan tidpunkt att han kunnat ingripa".

Även i P & I - villkoren regleras verkan av sjöovärdighet. Ersättningsskyldighet enligt Assuranceforeningen Skuld's villkor föreligger inte om försäkringstagaren visste eller borde ha vetat om bristen och underlåtit att avhjälpa den enligt bästa förmåga [66].

I sjöförsäkringssammanhang accentueras den tekniska sjövärdigheten och resevärdigheten, medan lastvärdigheten inte har samma betydelse. Jämförelser med den offentligrättsliga sjövärdigheten ligger nära till hands[67]. I ett historiskt perspektiv är detta föga överraskande, emedan försäkringsintressen i själva verket gav upphov till en närmare kontroll av fartygens skick.

I samband med utredningen av fartygets klassbeskrivning framgick att frågan har ett nära samband med rederiets försäkringsskydd, se avsnitt 6.4.2. ovan. I den befraktningsrättsliga sjövärdighetsbedömningen kan klassens regler och klassens godkännande jämföras med offentligrättsliga krav med tanke på tolknings- respektive bevisfunktionen, jfr avsnitt 7.2.5.1. ovan. Klassningen berör dessutom till vissa delar direkt offent-

---

[65] Se Sjöförsäkringsvillkor för fartyg 1968, granskade år 1976.

[66] Se Assuranceforeningen Skuld's P & I- villkor 42 § 2 st.: "If the liability is attributable to a defect causing unseaworthiness which may impair the safety of the vessel or of human lives, or defective mooring or insufficient supervision while the vessel is laid up, the Association is not liable if the Assured knew or should have known of the defect and has omitted to remedy it to the best of his ability".

[67] Se Riska (Riskfördelning) s. 63 f., Björkelund s. 67 där han konstaterar att vid kaskoförsäkringen är förutsättningen för försäkringsgivarens ansvar "att fartyget är sjövärdigt i central betydelse", samt vidare s. 106 f. och s. 117, Hellner (Försäkringsrätt) s. 451 f., Braekhus & Rein s. 268 ff., Myrdahl s. 27 ff. och s. 38 ff. och Rosenmeyer s. 177 f. och s. 185 f. Jfr i engelsk rätt Marine Insurance Act, sect. 39 och 40. Bl.a. tillämpas i engelsk rätt beträffande kravet på orsakssamband särskilda principer och vidare är bedömningen olika i rese- och tidsbefraktningen. Se Dover s. 353 ff. och s. 358 f. Jfr även Richard Gregoire v. Underwriters at Lloyds 1982 AMC 2045 DAlaska och Texaco, Inc. v. Universal Marine, Inc. 1976 AMC 226 EDLa. I sjöförsäkringssammanhang uppstår ibland problem beträffande samverkande skadeorsaker. I sådana fall har sjöovärdigheten varit endast en delorsak till skadefallet, se härom Honka s. 147 ff och Sir Michael John Mustill's artikel "Fault and Marine Losses" i LMCLQ 1988 ss. 310-359, s. 349 ff.

ligrättsliga intressen. Även dessa aspekter behandlas närmare i avsnitt 7.4.3. nedan.

Den arbetsrättsliga sjövärdigheten är mer eller mindre direkt anknuten till den offentligrättsliga sjösäkerheten [68]. Sjövärdighetsbesiktning kan krävas av befäl och manskap i enlighet med SjömL 78 §. Denna rättighet utgör ett ytterligare element i den allmänna kontrollmekanismen [69]. Den arbetsrättsliga sjövärdigheten spelar uppenbart inte någon självständig roll i den befraktningsrättsliga sjövärdighetsbedömningen.

---

[68] Jfr Björkelund s. 68.

[69] Se SjömL 49 § 1 mom och 3 mom. 2)- punkten om hävningsförutsättningarna. I 1955 års SjömL 38 § gavs sjöarbetstagaren en explicit rätt att erhålla entledigande vid sjöovärdighet, medan gällande lag ger mera allmänna rekvisit för bedömningen. Se även SSjömL 11 §.

7.3. Sjövärdighetens betydelse för befraktaren

7.3.1. Sjövärdighetskravets ratio. Sjövärdigheten och sanktionerna

Ration

Sjöovärdighet i resebefraktningen medför risk för att godset skadas eller att dröjsmål uppstår [1]. Likadana risker aktualiseras i tidsbefraktningen [2]. Det är dock beroende av tidsbefraktningens närmare ändamål, huruvida avvikelser från detta aktualiseras. Fartyget kan vara befraktat för passagerartransporter, supplyfart, logiändmål osv.

I resebefraktningen kunde det eventuellt invändas att ovan nämnda risker kan regleras genom bortfraktarens skadeståndsansvar och lämpliga försäkringar (varutransportförsäkring, redarens och tidsbefraktarens ansvarsförsäkring). Man skulle utgå från att en konvertering till godsskada eller dröjsmål med godsets utlämnande äger rum. Något rent felansvar vore inte aktuellt.

För det första är bortfraktarens ansvar beloppsmässigt begränsat enligt SjöL 120 §, för det andra kan bortfraktaren så långt som den tvingande lagstiftningen tillåter friskriva sig från skadeståndsansvaret [3] vid sjöovärdighet och för det tredje täcker en normal varutransportförsäkring inte alla skador, såsom rena dröjsmålsskador [4]. Befraktarens rättsskyddsbehov kan inte tänkas vara tillfredsställda endast genom en hänvisning till skade-

---

[1] Se Jantzen s. 48 som endast betonar godsskaderisken. Dröjsmålsrisken utgör dock även en relevant omständighet, se exempelvis Braekhus (Ishindringer) s. 227. Se vidare Vogth-Eriksen s. 197 och Rosenmeyer s. 26. Jfr ND 1952.6 (NHD) och Falkanger & Bull s. 157. Se Capelle s. 131: "Es gehört zum wesentlichen Inhalt jedes Seefrachtvertrages, dass der Verfrachter von dem Befrachter Schaden fernzuhalten hat, der sich für die Güter infolge von Mängeln des Schiffes aus Seegefahren oder auch auf andere Weise ergeben kann". Jfr uttalandet av Viscount Finlay i Paterson, Zochonis & Co., Ltd. v. Elder, Dempster & Co., Ltd. (1924) 18 Ll.L.Rep. 319 HL på s. 324. Se om sjövärdighetskravets ändamål vidare Athenian Tankers Management S.A. v. Pyrena Shipping Inc. (The "Arianna") /1987/ 2 Lloyd's Rep. 376 QB s. 389.

[2] Se ND 1975.85 (NHD). Jfr Myhre s. 10 och Myrdahl s. 27.

[3] Se SjöL 168, 168a och 168 b §§.

[4] Se exempelvis de finska varutransportförsäkringsvillkoren 14.13.

ståndsansvar vid godsskada eller vid skada i anledning av dröjsmål med godsets utlämnande. Dessutom kan bortfraktaren vid sjöovärdighet gå förlustig sitt ansvarsförsäkringsskydd.

Ej heller behöver andra dröjsmålsfall och dröjsmålsreglerna tillgodose resebefraktarens rättsskyddsbehov.

Andra regleringsalternativ vid ovan nämnda konverteringsfall är både aktuella och motiverade. Resebefraktaren skall ha rätt att framställa anspråk före godsskadans eller dröjsmålets uppkomst [5]. En annan fråga är att pragmatiska hänsyn begränsar felreglernas självständiga tillämpning i resebefraktningsfall. En inträffad godsskada eller ett inträffat dröjsmål är ofta det enda sättet varpå sjöovärdigheten framgår. I resebefraktningen är felregelsystemets användning uppenbart begränsad främst till sådana fall då sjöovärdigheten yppas före resans början [6].

I tidsbefraktningen är det inte lika aktuellt att diskutera motsvarande argument. Sjövärdighetskravet utan en anknytning till ovan nämnda konverteringsfall upplevs som naturligt. Givetvis kan en konvertering till godsskada eller dröjsmål äga rum. I tidsbefraktningen aktualiseras tre ytterligare aspekter. För det första underbortfraktar tidsbefraktaren ofta fartyget. I egenskap av underbortfraktare eller transportör kan tidsbefraktaren råka ut för samma anspråk som aktualiseras vid resebefraktningen eller i samband med transportavtal. Han har ett intresse av att operera med ett sjövärdigt fartyg [7]. Frågan har även betydelse i regressomgången mellan tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren. Tidsbefraktaren kan inte räkna med ett totalt försäkringsskydd i förhållande till den som i anledning av godsskada eller dröjsmål med godset utlämnande framställer anspråk gentemot honom. Hans ställning i regressen accentueras i sådana fall [8]. För det andra kan tidsbortfraktarens sjövärdighetsförpliktelse gentemot konossementsinnehavaren vara mera omfattande än gentemot tidsbefraktaren, se

---

[5] Jfr diskussionen i Falkanger (Konsekutive) s. 161 ff. och även i Tiberg (Demurrage) s. 313 ff. Se vidare Capelle s. 138 som anser avvisande berättigat vid resebefraktning dock så att "überhaupt kann er sein Ablehnungsrecht nur ausüben in den Grenzen von Treu und Glauben". Se även Schlegelberger & Liesecke s. 258 f., British Oil & Cake Mills, Ltd. v. Compania Petrolifera Hispano Americana (1927) 28 Ll.L.Rep. 50 KB om berättigat avvisande vid lastovärdighet samt avsnitt 6.2.2. ovan.

[6] Se Grönfors (Sjölagens) s. 58, jfr s. 255 f. Se även Compania Cantabrica de Navegacion v. Anglo-American Oil Co. (1923) 16 Ll.L.Rep. 235 KB.

[7] Se även Besman (Lloyd's 1977) s. 2.

[8] Se exempelvis Glenn Bauer s. 1004 f.

SjöL 123 §. För det tredje aktualiseras tidsfaktorn och frågan om bortfraktarens skyldighet att under befraktningsperioden upprätthålla fartygets sjövärdighet.

Sanktionerna

Påföljderna vid fel i fartygets särskilda egenskaper behandlades i avsnitt 6.2. ovan. Även verkan av sjöovärdighet berördes i diverse sammanhang. Som utgångspunkt kan man alltså acceptera denna utredning för sjöovärdighetens del, men inte utan nyanser [9].

Bedömningsrekvisiten i påföljdsmekanismen kan konkretiseras på olika sätt i sjövärdighetssammanhang jämfört med fel i fartygets särskilda egenskaper.

I engelsk rätt har sjövärdighetsbedömningen en tämligen självständig roll med hänsyn till befraktarens möjligheter att avvisa fartyget i relation till kancelleringsklausulen. Vidare anses sjöovärdighet utgöra en **innominate obligation** varvid befraktarens hävningsrätt avgörs enligt riktlinjerna för **fundamental breach** osv. I engelsk rätt tolkas dessutom den allmänna formuleringen på ett särartat sätt. Vid sjöovärdighet kan befraktaren inte stöda avvisandet av fartyget på denna klausul. I stället aktualiseras det underförstådda villkoret [10].

Frågan om bortfraktarens skadeståndsansvar då en konvertering till godsskada eller dröjsmål inte har ägt rum kräver en närmare utredning. I avsnitt 6.2. ovan har det framgått att man både **de lege lata** och **de lege ferenda** betonar att grunden för skadeståndsansvaret har en anknytning till den argumentering som är hänförlig till relevansbedömningen. Den tidigare klarlagda ansvarsgrunden kan inte utan diskussion överföras till den relevansbedömning som tillämpas i fråga om fartygets allmänna egenskaper.

I bakgrundsavsnittet 7.1. ovan framgick att man med hänsyn till bortfraktarens godsskadeansvar redan historiskt sett tagit avstånd från ett "utländskt garantitänkande". Man har valt den reglering som härstammar från tysk rätt. Culpa- ansvaret har i denna miljö starkt stöd. En culpareglering gäller fortfarande, men numera via Haag-Visby- reglerna, se SjöL 118 § 1 mom. och 3 mom. Vid felansvar och därmed vid ren för-

---

[9] Man har exempelvis diskuterat att hävningsrätt vid sjöovärdighet föreligger först då en konvertering till dröjsmål har ägt rum. Se Falkanger (Konsekutive) s. 162 f.

[10] Se Carver § 626. Se vid not 32 under 7.5. nedan.

mögenhetsskada synes samma culpa- baserade ansvar ha accepterats vad beträffar resebefraktningen.

> I ND 1921.545 (Kristiania sjøret) hade parterna ingått ett resebefraktningsavtal om transport av last från Harstad/Sigerfjord till Savannah. Samtidigt som avtalet ingicks sattes fartyget på docka i Blyth. Vid klassbesiktning framgick att fartyget var i behov av reparationer för bibehållande av sin klass. Detta skulle ta ca. en månad i anspråk. Bortfraktaren meddelade till befraktaren på dennes förfrågan att någon substitution från bortfraktarens sida inte kom i fråga. Befraktaren var tvungen att befrakta fartyg från annat håll och framställde skadeståndsanspråk gentemot bortfraktaren. Domstolen framförde att (s. 547) "efter norsk rett antas rederen ikke at ha overtat garanti for, at skibet var i sjødyktig stand ved reisens begyndelse, saaledes som tilfaeldet er efter de fleste europaeiske sjøfartslove". Man hänvisade dessutom till då gällande norska SjöL 142 § 2 st. I fråga om culpabedömningen ansågs bortfraktaren inte ha gjort sig skyldig till försumligheter. Bortfraktaren hade något innan fraktslutet inköpt fartyget och han ansågs inte ha haft skäl att vidta närmare undersökningar beträffande fartygets skick. Bortfraktaren ansågs emellertid inte ha visat att befälhavaren vidtagit nödvändiga åtgärder för att kontrollera sjövärdigheten. - Förhållandena i fallet var speciella och långtgående slutsatser beträffande själva culpabedömningen kan inte dras [11].

Även i tidsbefraktningen har det hänvisats till en motsvarande ansvarsgrund. Tidsbortfraktaren är ansvarig för den skada som orsakats befraktaren i anledning av fartygets sjöovärdighet under förutsättning att bortfraktaren eller någon som han svarar för har varit culpös [12].

I avsnitt 7.2.4. ovan visades att både i rese- och tidscertepartier ofta ingår en allmän formulering. Sjövärdigheten är i många hänseenden dessutom av central vikt för befraktaren. Sådana synpunkter ger antydanden

---

[11] Även andra nordiska avgöranden visar i samma riktning beträffande ansvarsgrunden. Se ND 1953.299 (DHD) beträffande avtal om konsekutiva resor s. 300. Jfr även ND 1958.141 (Eidsivating lagmannsrett) och i lägre instans ND 1957.141 (Oslo byrett) s. 150. Jfr dock ND 1902.81 (SHD) som antyder i riktning mot bortfraktarens strikta skadeståndsansvar. Se vidare Kom.miet 1939:8 s. 49, Falkanger (Leie) s. 174, idem (Konsekutive) s. 50 f., Falkanger & Bull s. 189, Jantzen s. 49 f., idem (Certepartier) s. 211, Knoph s. 160 och Rosenmeyer s. 182 f.

[12] Se Palaja s. 42, Falkanger (Leie) s. 179 f., Falkanger & Bull s. 216 f. och Michelet s. 415.

om att fartygets sjövärdighet anses tillförsäkrad antingen emedan uppgiften ingår i certepartiet eller emedan fråga är om en kärnegenskap och att bortfraktarens ansvar därmed är strikt med hänsyn till tidpunkten för avtalsslutet eller någon annan tidpunkt som explicit framgår av certepartiet.

> I NRt. 1939.394 hade en lastad pråm sprungit läck med påföljd att den sjönk med last ombord. I certepartiet ingick en allmän formulering. NHD:s majoritet anförde genom "førstvoterende" om den allmänna formuleringen att (s. 395) "Spørsmålet er om denne angivelse av skibets almindelige egenskaper inneholdt et garantimessig tilsagn. Klausulen som er trykt som en fast bestanddel av den slags certepartier, understreker ganske visst bortfrakterens plikt til å sørge for at skipet skal vaere i sjødyktig stand. Jeg forstår den dog ikke derhen at det skulde vaere dens hensikt å pålegge rederen et obetinget personlig erstatningsansvar for enhver mangel ved de i klausulen nevnte forhold, uavsett om vedkommende mangel kunde vaere rettet på ved anvendelsen av pliktig omhu (sjølovens § 142). Et ansvar av det innhold måtte på en utvetydig måte fremgå av certepartiets tekst. Klausulen inneholder imidlertid kun en stereotyp opregning av forskjellige forhold av betydning for et fartøis almindelige sjødyktighet uten sammenheng med noen ansvarsbestemmelse for rederen". Ansvarsgrunden styrdes av då gällande norska SjöL § 142 st. 2.
>
> I ND 1906.257 (NHD) ansåg majoriteten att en i resecertepartiet ingående allmän formulering inte medförde "garantiansvar" för resebortfraktaren [13].

Den allmänna formuleringen har närmast uppfattats som en upprepning av en förpliktelse som gäller även utan stöd i avtalet. Denna upprepning har inte föranlett att bortfraktarens skadeståndsansvar ändras från ett ovan nämnt culpa-ansvar till strikt ansvar [14]. Det finns ej heller belägg för

---

[13] Jfr ND 1957.374 (Sandefjord byrett) och ND 1911.166 (Kristiania Sjøret).

[14] Ett antal uttalanden i doktrinen visar i denna riktning. Någon ändring i rättsläget har inte ägt rum. Uppfattningen har gammal hävd. Se Falkanger (Leie) s. 202 f., idem (Konsekutive) s. 50, Gram s. 210 f. och hänvisningen till befraktarens förutsättningar, Jantzen (Certepartier) s. 211 f. och Knoph s. 160. Se ytterligare Falkanger & Bull s. 189 och s. 217 varvid frågan för Baltime's del löses endast med hänvisning till certepartiets friskrivningsklausul. Jfr i äldre rätt Ask s. 17 enligt vilken den allmänna formuleringen inte ansågs ha givit upphov till en "ovilkorlig ansvarighet".

strikt skadeståndsansvar på den grunden att det är fråga om fartygets kärnegenskaper vilka alltid är tillförsäkrade [15].

I angloamerikansk rätt är utgångspunkten en annan. Enligt **common law** är sjövärdigheten en **implied warranty** som medför strikt skadeståndsansvar för bortfraktaren. Det strikta ansvaret anknyts till sjöovärdighet vid lastningens respektive resan början i resebefraktningen och till sjöovärdighet vid fartygets befraktningsrättsliga avlämnande i fråga om tidsbefraktningen [16]. Se om tidsfaktorn avsnitt 7.5. nedan [17].

Certepartiet kan innehålla ett förbehåll av **due diligence**- typen. Detta förbehåll har relevans vid tillämpning av angloamerikansk **common law**.

I avsnitt 6.2.5.1.e. har det för nordisk rätts del **de lege ferenda** förordats att automatiskt skadeståndsansvar i anledning av fel föreligger i de fall då relevansbedömningen baseras på de rekvisit som ligger bakom fartygets särskilda egenskaper. De argument som stöder ett sådant rättspolitiskt ställningstagande kunde i första hand omfatta även sjövärdighetsansvaret. I fråga om de särskilda egenskaperna är det emellertid fråga om preciserade uppgifter i en konkret avtalsrelation, medan sjövärdigheten kan anslutas till en mera allmän bedömning av fartygets skick. Sjövärdigheten berör dessutom ett så stort antal tekniska och andra detaljer att ett automatiskt skadeståndsansvar utan explicit certepartistöd förefaller omotiverat. I många hänseenden kompletterar sjövärdigheten de om fartyget givna preciserade uppgifterna [18]. Man accepterar därmed ett undantag från att avtalsbrottet som sådant skall medföra skadeståndsansvar för bortfraktaren. **De lege ferenda** påträffas inte motiv till att påtala ändringar i det rättsläge som tolkats gälla i de nordiska länderna.

De lege ferenda finns det ej heller orsak att tolka den allmänna formuleringen medföra någon ändring i skadeståndsansvarsgrunden. Det är fråga om en allmän upprepning av den ordalydelse och andemening som

---

[15] Jfr dock ND 1979.231 (Norsk skiljedom) som gällde en maskinleverans till ett fartyg s. 256.

[16] Se Scrutton s. 82 f. och s. 371 f.

[17] Vid tillämpning av Haag- och Haag-Visby- reglerna är ansvaret vid godsskador givetvis culpabaserat.

[18] Se Falkanger (Konsekutive) s. 50 som uttalar att det "er vanskelig å formulere kravene til skibet såvidt presist at man kan unngå den generelle sjødyktighetsbeskrivelsen". Se även om ovarsamhetsbedömningen närmast med hänsyn till Haag- reglerna Björkelund s. 148 ff. och Villareal passim.

berör fartygets sjövärdighet. Endast preciserade uppgifter och uppfattningar om fartyget medför en tillämpning av de regler och principer som faller under fartygets särskilda egenskaper.

De facto ligger en sträng culpabedömning nära skadeståndsansvar i anledning av fel jämte befrielsegrunden "omständigheter utanför bortfraktarens kontroll". För beslutsfattaren betonar distinktionen dock att vid sjöovärdighet finns det en något allsidigare möjlighet att avväga huruvida grund för skadeståndsansvar föreligger än vid fel i fartygets särskilda egenskaper. Lösningsrekommendationen kan därmed påstås försämra förutsebarheten. Även frågan om vilka medhjälpare bortfraktaren svarar för accentueras vid culpa- regeln.

Friskrivningsklausulerna

Standardiserade felfriskrivningar av typen **as is** förekommer inte i befraktningssammanhang, men i individuella fall kan parterna givetvis ha överenskommit om en sådan klausul [19]. I en helhetsvärdering kan bortfraktarens ansvar minskas genom en explicit ändring av parternas funktionsfördelning [20].

I samband med den allmänna formuleringen kan förbehåll göras om att bortfraktaren skall visa "due diligence" eller "personal due diligence" i fråga om fartygets sjövärdighet [21].

Det kan även vara fråga om en mera allmänt formulerad friskrivningsklausul. Av avsnitt 6.2.5.2. ovan framgick att bortfraktarens skadeståndsansvar vid sjöovärdighet inte härigenom blir åsidosatt. Det krävs en explicit friskrivning.

---

[19] Befintligt skick kan användas vid fartygslega, se Falkanger (Leie) s. 202 och Gebb s. 778. Jfr A. Kemp Fisheries, Inc. v. Castle & Cooke, Inc. (1988) 852 F 2d. 493 9CCA, Steel Enterprise, Inc. v. Topsail Marine, Inc. 1982 AMC 177 SDTex och Neubros Corp. vs. Northwestern National Insurance Co. 1973 AMC 511 EDNY. Nämnda förbehåll är vanligt vid fartygsköp och ingår i Saleform, se Grauers s. 99 ff. och Braekhus (Mangler) s. 433 ff. Se om en individuell formulering vid befraktning ND 1951.660 (SHD).

[20] Se Coastal States Petrochemical Co. vs. Montpelier Tanker Co. 1970 AMC 1183 SDTex och M/V Amorgos (1979) SMA 1356. Se Vogth-Eriksen s. 200 ff. om diverse rengöringsklausuler i tankfarten.

[21] Se närmare om alternativen Diamond s. 2 ff. Se dessutom om olika sjövärdighetsfriskrivningar Carver §§ 159 - 167 och Gilmore & Black s. 209.

Både i Gencon kl 2 och i Baltime kl 13 anförs att bortfraktaren inte är ansvarig i vissa fall av skador som orsakats av fartygets sjöovärdighet.

Klausulernas exakta ordalydelse har givetvis en central roll i tolkningen. I avsnitt 6.2.5.2. ovan framgick att det är ifrågasatt vilka skadefall de allmänna friskrivningsklausulerna egentligen omfattar. I nordisk rätt finns det visst stöd för att rena förmögenhetsskador i sin helhet faller under regleringen, men å andra sidan är detta osäkert, emedan klausulerna tolkas på ett annat sätt i engelsk rättstillämpning. Frågan är i vilken mån denna tolkning anses ha genomslagskraft i nordisk rätt.

I det följande avses formuleringen i Baltime, se texten i avsnitt 6.2.5.2. ovan. Friskrivningsklausulen skall indelas i enlighet med de däri ingående meningarna. Vid en ordagrann tolkning av första meningen är det uppenbart klart att tidsbortfraktaren svarar för godsskador och för dröjsmål med fartygets befraktningsrättsliga avlämnande samt för dröjsmål under befraktningsperioden föranledda av fartygets sjöovärdighet, dock endast om tidsbortfraktaren själv varit culpös. Det krävs därmed en culpabedömning och -identifiering. Vid bedömningen av egetfel beaktas eventuella försumligheter vid övervakningen av fartygets sjövärdighet och vid exempelvis val av befälet. Dessutom gäller en sträng måttstock [22]. Tillämpningen av den första meningen förutsätter att sjöovärdigheten konverteras till godsskada eller dröjsmål. Regleringen visar även att man vid klausulens formulering utgått från att ansvaret i anledning av sjöovärdighet i praktiken är förenat med denna konvertering.

Om konverteringen inte aktualiseras föreligger ingen annan möjlighet än att utreda huruvida friskrivningsklausulens andra mening skyddar bortfraktaren mot sjöovärdighetsansvar. Såsom ovan har nämnts visar läget i engelsk rätt att man sammanbinder den första och den andra meningen, varvid de täckta skadefallen är desamma, dvs. det skall vara fråga om en konverteringssituation. **Financial losses** i övrigt är således inte omfattade. Detta framgår av The TFL Prosperity- avgörandet, se vid not 324 under 6.2. [23]. Avgörandet gav upphov till ändring i ett tidigare stadgat rättsläge i England.

---

[22] I Westfal-Larsen & Co., A/S v. Colonial Sugar Refining Co., Ltd. /1960/ 2 Lloyd's Rep. 206 Austr.Ct ansågs befälhavaren inte ha en ställning av "Manager". Se om identifiering Time Charters s. 405 f. Jfr även Nello Simoni v. A/S M/S Straum (1949) 83 Ll.L.Rep. 157 KB s. 162 beträffande Gencon kl 2.

[23] Jfr Time Charters s. 404 ff. varvid man inte fäster uppmärksamhet vid konverteringsfrågan.

I nordisk rätt finns det visst stöd för en annan tolkning än vad som följer av The TFL Prosperity- avgörandet, se hänvisningarna i avsnitt 6.2.5.2. ovan. Läget är dock inte entydigt.

> I ND 1954.445 (NHD och Gulating lagmanssrett) samt ND 1950.45 (Bergen byrett) visar underrättens avgörande dock i den riktningen att första och andra meningen i Baltime kl 13 hör ihop. I HD tillmättes klausulen verkan, men i övrigt avvek motiveringarna från underrättens. I sistnämnda betonades att första meningen avsåg att visa för vilka skador bortfraktaren svarade, medan andra meningen avsåg att beskriva att bortfraktaren inte var ansvarig i andra fall. I motiveringarna uttalades vidare att (s. 53) "Dette må også antas å gjelde det tilfelle, at man har latt det mangle på behørig omhu med a gjøre skipet sjødyktig og skikket for reisen, som er uttrykkelig nevnt i første punktum, hvortil det henvises i annet punktum".

Om den andra meningen tolkas förutsätta konvertering föranleder detta att tidsbortfraktarens ansvar för sjöovärdighet inom felreglerna i princip är strängare än vid en ovan avsedd konvertering. Inom felregelsystemet identifieras med tidsbortfraktaren hela den krets av medhjälpare han svarar för, exempelvis manskapet, medan man vid konvertering förutsätter egetfel hos bortfraktaren.

Med hänsyn till behovet av att harmonisera klausultolkningen beträffande ett internationellt certeparti kan tolkningsprincipen i The TFL Prosperity- avgörandet tjäna som en utgångspunkt även vad gäller nordisk rätt. Nämnda tolkningsresultat baserar sig på ett generellt accepterat sätt att tolka avtal, varutöver det är förenligt med den allmänna principen om att friskrivningsklausuler tolkas restriktivt. Lösningsrekommendationen står inte i konflikt med nordisk rätt där fast rättspraxis eller i övrigt stadgad uppfattning om frågan saknas.

Den standardiserade klausulen kan givetvis i individuella fall bli föremål för tillägg varigenom alla förmögenhetsskador omfattas av friskrivningen.

I första hand skall Baltime kl 13 tolkas med hänsyn till skadefallet. Om skadefallen genom tillägg i andra meningen har utvidgats individuellt till att omfatta alla rena förmögenhetsskador eller om klausulens andra mening i standardform i motsats till det ovan sagda tolkas omfatta alla skadefall kan man dock enligt stadgade principer i nordisk rätt anse att bortfraktaren inte erhåller skydd. Detta beror på att tidsbortfraktaren skall uttryckligen friskriva sig från ansvar för sjöovärdighet, emedan sjörättens huvudprinciper inte kan åsidosättas av en allmän friskrivningsklausul, se beträffande de närmare riktlinjerna och motiveringarna härvid avsnitt 6.2.5.2. ovan. Denna tolkningsprincip kan jämföras med **overriding breach**- institutet i engelsk rätt.

Även om bortfraktaren vore skyddad genom en explicit friskrivningsklausul vad beträffar sjöovärdighet måste man fråga sig i vilken mån konflikten mellan certepartiets allmänna formulering om sjövärdighet och friskrivningsklausulen påverkar tolkningsresultatet. Denna konfliktsituation berör inte Gencon som saknar en allmän formulering. Å ena sidan har bortfraktaren i certepartiet givit ett löfte om fartygets sjövärdighet, men å andra sidan friskriver han sig från detta ansvar enligt friskrivningsklausulens närmare ordalydelse.

Om sjöovärdighetsansvaret är förenat med culpa och friskrivningsklausulen utesluter annat ansvar än ansvar för egetfel ligger den faktiska betydelsen av nämnda konfliktsituation i omfattningen av den krets av medhjälpare som bortfraktaren svarar för. En allmän uppfattning är att den allmänna formuleringen inte åsidosätter effekten av en friskrivningsklausul som uttryckligen avstyr ansvaret för sjöovärdighet [24].

7.3.2. Konverteringen till godsskada och dröjsmål

Sjövärdighetskravets syftemål har ansetts vara att förhindra godsskada och dröjsmål. Felregelsystemet aktualiseras i samband med en härtill ansluten riskbedömning. Om däremot godsskada har ägt rum eller dröjsmål

---

[24] Se om den allmänna friskrivningsklausulens tolkning och om relationen till den allmänna formuleringen Falkanger (Leie) s. 202 f., Falkanger & Bull s. 217, Gram s. 51 f. och s. 205 ff. och Michelet s. 415. Jfr tolkningen av Gencon kl 2 vid lastskada ND 1955.24 (Oslo byrett). Se beträffande engelsk rätt Smith, Hogg & Co., Ltd. v. Black Sea & Baltic General Insurance Co., Ltd. (1940) 67 Ll.L.Rep. 253 HL, Petrofina, S.A. v. Compagnia Italiana Trasporto Olii Mineralii (1937) 57 Ll.L.Rep. 247 CA samt Minister of Materials v. Wold S.S. Co., Ltd. /1952/ 1 Lloyd's Rep. 485 QB s. 496 f. varvid dock sjövärdighetsåtagandet var en **continuous warranty**. I engelsk rätt anses att friskrivningsklausulen skall vara "clear, express and without ambiguity". Därmed kan en sådan närmare precisering av sjövärdigheten som går utöver den sedvanliga allmänna formuleringen medföra ansvar trots en explicit friskrivningsklausul.

Se i amerikansk praxis Jamaica Nutrition Holdings, Ltd. v. United Shipping Co., Ltd. 1981 AMC 2883 5CCA, Thomas Jordan, Inc. vs. Mayronne Drilling Mud, Chemicals & Engineering Service 1954 AMC 1807 5CCA och Don Quinn 1930 AMC 970 6CCA. Se dock Nordhvalen 1925 AMC 973 DMd varvid den allmänna formuleringens strikta skadeståndsansvar prioriterades framom ett **due diligence**- förbehåll. Förbehållet hade dock intagits i konossementet som inte hade omsatts. Resultatet baserades på regeln att certepartiets villkor vinner över konossementets i certepartirelationen.

Se vidare Carver §§ 159 - 167, 633, 635 och 679, Scrutton s. 87 f. och Vandeventer s. 837.

inträffat är det fråga om en konvertering till andra regleringsalternativ. Sjövärdighetsbedömningen är dock fortgående av relevans, emedan den bl.a. underlättar bedömningen av när dröjsmål inträffat på bortfraktarens sida.

En ovan avsedd konvertering är inte ovanlig. Den är särskilt aktuell i samband med resebefraktning.

Felregelsystemet i resebefraktningen aktualiseras i samband med fartygets avvisande, i samband med avhjälpande av felet och i samband med hävning. Bortfraktarens skadeståndsansvar anknyts till dessa påföljder. Om avvisande, avhjälpande eller hävning inom ramen för felreglerna inte aktualiseras är det uppenbart att skadeståndssanktionen anknyts till de ovan nämnda konverteringssituationerna. Om godset har utlämnats på bestämmelseorten oskadat och utan dröjsmål har resebefraktaren över huvud taget inget intresse av att framställa anspråk trots sjöovärdighet.

Både nordisk rättspraxis och diskussionen i doktrinen visar att sjövärdighetens betydelse i samband med resebefraktning vanligen har anslutits till godsskadeansvaret. Detsamma gäller i fråga om tidsbefraktning. Godsskadeansvaret blir inte föremål för behandling i detta sammanhang. Detsamma gäller beträffande dröjsmål med godsets utlämnande som i ansvarshänseende följer godsskadereglerna, se SjöL 118 §.

Sjöovärdighetens konvertering till dröjsmål (exklusive dröjsmål med godsets utlämnande) kan äga rum antingen genom att fartyget avvisas eller genom att åtgärder för felets avhjälpande vidtas.

> Beträffande relationen mellan dröjsmål och fel kan hänvisas till **Rodhe** som skiljer mellan svävande dröjsmål, temporärt dröjsmål och definitivt dröjsmål. Svävande dröjsmål kan resultera i något av de två sistnämnda [25]. Om relationen mellan oriktig prestation och dröjsmål anför Rodhe följande [26]: "Ett dröjsmål kan uppkomma icke blott därigenom att gäldenären underlåter att prestera i rätt tid, utan också därigenom att borgenären med fog avvisar en i rätt tid fullgjord oriktig prestation. Att borgenären avvisar en oriktig prestation kan vara inledningen antingen till att han häver eller också till att han fordrar riktig fullgörelse, med rätt att häva om fullgörelse ändock ej sker. En hävning som sker samtidigt med att den oriktiga prestationen avvisas, bör lämpligen ses som en påföljd av prestationens oriktighet. Om åter avvisandet icke kombineras med omedelbar hävning, synes man böra se avvisandet såsom en påföljd av presta-

[25] Se Rodhe s. 184 f.

[26] Se idem s. 185 f.

tionens oriktighet, medan det som därefter inträffar bör beaktas ur synpunkten att dröjsmål föreligger".

Det är ifrågasatt huruvida felreglerna i befraktningsrätten har en så underordnad ställning i jämförelse med dröjsmålsreglerna som Rodhes ovan nämnda kommentar låter antyda, se särskilt avsnitt 6.2.2. ovan.

Dröjsmålet behöver inte ha samband med felpåföljderna, utan kan bero på det faktum att fartyget på grund av sjöovärdighet inte förmår anlända inom utsatt tid till den avtalade lastningshamnen eller under befraktningsperioden fullgöra dess avtalsenliga förpliktelser [27].

I ovan nämnda olika fall aktualiseras dröjsmålssanktionerna, dock med den reservation som i avsnitt 6.2.2. har förordats om bortfraktarens rätt att avhjälpa felet [28].

I resebefraktning kan dröjsmål ha uppstått vid ankomst till lastningshamnen [29]. Dröjsmål och fel kan aktualiseras även under resebefraktningsperioden [30].

---

[27] Se Grönfors (Tidsfaktorn) s. 122 ff. Dröjsmålet kan även bestå av en icke- uppfyllelse av befraktningsavtalet, se idem s. 104 ff. Se ytterligare Sisula-Tulokas s. 136 ff.

Se om problematiken kring dröjsmålets följdverkningar A/B Karlshamns Oljefabriker v. Monarch Steamship Co., Ltd. (1948) 82 Ll.L.Rep. 137 HL och bl.a. uttalandet av Lord Wright på s. 155 ff. Jfr Aktieselskabet Eriksen & Andersen's Rederi v. Foy, Morgan & Co. (1926) 25 Ll.L.Rep. 442 KB. Jfr även ND 1924.449 (SøHa) och Krüger (Transportomlegning) s. 354 f.

[28] Se om dröjsmål SjöL 126, 130, 146 - 147 §§. Se även Grönfors (Sjölagens) s. 195 ff., s. 202 f. och s. 269 f. samt Jantzen s. 263 ff. och s. 403 ff. Även certepartiernas kancelleringsklausuler skall beaktas.

[29] I ND 1940.152 (SHD) försenades ett resebefraktat fartyg från den avtalade lastningshamnen. Orsaken till dröjsmålet var att fartyget efter certepartiets ingående hade tagits på docka för bottenmålning varvid även andra brister hade konstaterats. Klassificeringssällskapet hade påyrkat att de omfattande skadorna skulle repareras innan fartyget fick lämna dockan. Bortfraktaren ansågs vara skyldig att ersätta de skador som befraktaren hade lidit i anledning av dröjsmålet. Se SHD, s. 158: "Det dröjsmål ... har orsakats därav att fartyget ... befunnits hava skador som föranledde betydligare reparation för fartygets försättande i sjövärdigt skick". - Till saken hörde att bortfraktaren hade tidsbefraktat fartyget från annat håll. Underrätten hänvisade till då gällande svenska SjöL 142 § 2 st. I ND 1925.193 (SHD) ansågs en befraktare av fartyg, vilket vid tiden för avtalsslutet låg på varv för bl.a. målning, berättigad till att häva befraktningsavtalet på grund av dröjsmål som uppkommit genom att fartyget vid av kommerskollegium anbefalld besiktning nödgats undergå därvid föreskriven reparation. Det anfördes även att bortfraktaren underlåtit att före certepartiets ingående reparera fartygets brister trots att i certepartiet hade uppgivits att fartyget var "tätt, starkt och bärigt och i varje avseende

I tidsbefraktningen påträffas fall då sjöovärdighet har givit upphov till dröjsmål. Detta kan aktualiseras både vid fartygets avlämnande och under tidsbefraktningsperioden.

> Se ND 1951.176 (Bergen byrett). Fartyget togs in på varv under tidsbefraktningsperioden med last ombord för en tid på 14 dagar. Då en vecka återstod av reparationstiden hävde tidsbefraktaren avtalet med hänvisning till sjöovärdighet och dröjsmål. Domstolen ansåg i stöd av NSjöL 146 och 147 §§ att befraktaren varken var berättigad till hävning eller skadestånd [31].

Med tanke på det faktiska händelseförloppet kan någon skarp gräns inte uppställas mellan sjöovärdighet och felansvar å ena sidan samt sjöovärdighet och dröjsmålsansvar å den andra [32].

> I angloamerikansk rätt gäller följande huvudsakliga riktlinjer beträffande dröjsmål. Hävningsrätten vid dröjsmål är anknuten till reglerna om **frustration**, men i detta sammanhang sammanbinder man termen med avtalspartens avtalsbrott, medan den i andra sammanhang anknyts till reglerna om ändrade förhållanden. Det utreds

---

lämpat för resan". Vållande- rekvisitet hade relevans för hävningen, se dåtida svenska SjöL 111 §, jfr SjöL 126 §. Se vidare ND 1902.81 (SHD), ND 1921.545 (Kristiania sjøret) och UfR 1891.513 (SøHa). Se även Rederi Aktiebolaget Bylgia v. Anglo-Soviet Shipping Co., Ltd. (1932) 44 Ll.L.Rep. 344 KB om förhöjning av försäkringspremier vid försenad ankomst på grund av sjöovärdighet.

[30] Se HD 1928 II 125 om dröjsmål under resan på grund av otillräcklig bränslemängd och ND 1952.37 (Frostating lagmannsrett) om uppkomst av läckage under lastningen och därav föranledda bogserings- och omlastningskostnader. Se även Ferruzzi France S.A. v. Oceania Maritime Inc. (The "Palmea") /1988/ 2 Lloyd's Rep. 261 QB om uppkommet dröjsmål på grund av sammanstötning med boj och därav uppkommet reparationsbehov.

[31] Se även ND 1971.46 (Hålogaland lagmannsrett). Jfr ND 1953.644 (Svea hovrätt). Jfr även Falkanger (Konsekutive) s. 162 f.

[32] Se ytterligare om de i texten aktuella aspekterna Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd. v. Adamastos Shipping Co., Ltd. /1958/ 1 Lloyd's Rep. 73 HL, Cheikh Boutros Selim El-Khoury v. Ceylon Shipping Lines, Ltd. (The "Madeleine") /1967/ 2 Lloyd's Rep. 224 QB och New York and Cuba Mail Steamship Co. v. Eriksen & Christensen (1922) 10 Ll.L.Rep. 666, 772 KB samt Fort Gaines 1927 AMC 1778 DMd och 1929 AMC 608 4CCA. Se även Time Charters s. 91 och Poor s. 17. Se om indelningen i olika faktiska dröjsmålssituationer Berlingieri s. 498.

om dröjsmålet är **inordinate** [33]. Om en särskild tid för fartygets avlämnande har införts i certepartiet så anses ett sådant villkor vara **innominate obligation**. Hävningsrätten prövas enligt reglerna om **fundamental breach**. I praktiken har den i certepartiet ingående kancelleringsklausulen central betydelse. Smärre förseningar beaktas uppenbart inte [34]. Skadeståndsansvar uppstår inte enbart därför att kancelleringsklausulen är tillämplig [35]. Skadeståndsansvaret baseras på en culpa- regel, om inte bortfraktaren anses ha givit en särskild utfästelse (**express/implied warranty**) vilket medför strikt skadeståndsansvar [36].

7.3.3. Om tidsrisken och vederlagsrisken

Under sjöresan bär resebortfraktaren ansvaret för tidens utnyttjande. Vid hamnuppehåll sker en närmare fördelning av tidsrisken mellan parterna enligt reglerna om liggetid. Vid ett visst ögonblick övergår risken för hamnuppehållet från resebortfraktaren till resebefraktaren. Särskild ersättning (**demurrage**) utgår utöver frakten. Liggetidssystemet regleras i SjöL 80 - 88 och 106 §§, men i praktiken har liggetidsklausulerna en central betydelse. För att liggetiden skall börja löpa krävs att vissa förutsättningar har uppfyllts. Dessa kan givetvis variera beroende på avtalsklausuler och tillämplig lag. Som utgångspunkt skall fartyget ha anlänt till lastningsorten eller lastningsplatsen. Fartyget skall vara färdigt att inta last. En giltig notis (notice of readiness) om fartygets ankomst och beredskap bör ha givits. Det andra kravet har att göra med fartygets sjövärdighet. Hur långt

---

[33] Se argumenteringen i Hongkong Fir Shipping Co., Ltd. v. Kawasaki Kishen Kaisha, Ltd. (The "Hongkong Fir") /1961/ 2 Lloyd's Rep. 478 CA. Se även Barclay (Lloyd's 1975) s. 6 ff. och s. 34 f., Healy (Lloyd's 1980) s. 77 ff., Scrutton s. 75 ff. och s. 90 ff. samt Vandeventer s. 816 f. och s. 834. Se om termen **frustration** Griggs s. 4 och även SOU 1936:17 s. 216 f., Ramberg s. 165 ff. samt Gram s. 200.

[34] Jfr Noemijulia S.S. Co., Ltd. v. Minister of Food (1950) 83 Ll.L.Rep. 500 QB och uttalandet av Devlin, J. Se även The Madeleine- avgörandet not 32 ovan.

[35] Se Bulow s. 635, Diamond (Lloyd's 1975) s. 10 ff., Diplock s. 9 f. och Vandeventer s. 816 f.

[36] Se Marbienes Compania Naviera S.A. v. Ferrostaal A.G. (The "Democritos") /1976/ 2 Lloyd's Rep. 149 CA och The Caledonia (1894) 157 U.S. 124, minoritetens uttalande. Se Healy (Lloyd's 1980) s. 75 ff., Time Charters s. 239 f. och Vandeventer s. 828 ff.

sjövärdighetskravet kan kombineras med liggetidens nämnda förutsättning är ibland problematiskt, men det kan i alla fall konstateras att fartyget skall vara lastvärdigt för att befraktaren inte skall vara berättigad till ett avvisande av notisen [37]. Ett nu avsett avvisande kan ge upphov till skada för befraktaren [38].

Kancelleringsklausulens tillämpning är inte beroende av liggetidsreglerna [39].

Vid transporter av ömtåliga laster förbehåller sig befraktaren ofta rätten att godkänna fartygets lastrum genom en särskild besiktning. Godkännandet uppställs i certepartiet som förutsättning för avgivande av notis[40].

Sjöovärdigheten påverkar inte endast liggetidens början utan även dess fortlöpande. Enligt SjöL 84 § 1 mom. löper liggetiden inte vid hinder på fartygets sida. Motsvarande avtalsklausuler, fastän i mera preciserade former, förekommer i regel i standardcertepartier. Hindren kan variera, men en grupp utgörs av sjöovärdighet, exempelvis då lastningen avbryts av stabilitetshänsyn [41].

---

[37] Se SjöL 82 - 83 §§. Beredskap förutsätter även annat än sjövärdigt skick, exempelvis användbart stuvningsmaterial. Se närmare Tiberg (Demurrage) s. 312 ff. varvid dock gränsen mellan stuvning och lastvärdighet förblir oklar samt även Befraktning s. 124 ff., Gram s. 53 och Jantzen s. 89 f. Se vidare exempelvis Compania de Naviera Nedelka v. Tradax Internacional (The "Tres Flores") /1973/ 2 Lloyd's Rep. 247 CA om pest ombord samt Sun Shipping Co., Ltd. v. Watson and Youell Shipping Agency, Ltd. (1926) 42 T.L.R. 240 KB om "shifting boards". Se vidare Anderson s. 883 ff., Benedict s. 2-18 ff., Diamond (Lloyd's 1975) s. 11 f., Schofield s. 97 ff., Summerskill (Laytime) s. 88 ff. och Vandeventer s. 838.

[38] Jfr The British Oil & Cake Mills, Ltd. v. Compania Petrolifera Hispano Americana (1927) 28 Ll.L.Rep. 50 KB.

[39] Se exempelvis M/V Continental Charterer (1982) SMA 1672 s. 120: "It is our opinion that the criterion for a vessel to meet its cancelling date is not the tender of a Notice of Readiness, but the physical presence of the vessel in a load-ready condition". Se Tiberg (Demurrage) s. 313 f., Scrutton s. 145 f. och Summerskill (Laytime) s. 91 f. Se dock om osäkerheten härvid Time Charters s. 85 f. Jfr Jantzen s. 344.

[40] Jfr Tiberg (Demurrage) s. 101 f.

[41] Se Tiberg (Demurrage) s. 487 ff., särskilt s. 499, Benedict s. 2-36 ff. och Schofield s. 160 ff. Störningarna berör ofta fartygets lyftanordningar, se avsnitt 8. nedan. Å andra sidan kan man tydligen inte kategoriskt anse att åtgärder för upprätthållande av stabiliteten påverkar liggetiden, jfr beträffande engelsk rätt Houlder v. Weir (1905) 10 Asp.M.C. 81 KB varvid något andra premisser gäller än i nordisk rätt.

Vederlagsrisken aktualiseras i tidsbefraktningen via off hire, men även i resebefraktningen kan man ställa frågan huruvida sjöovärdighet påverkar fraktrisken mellan parterna. Det synes inte för nordisk rätts del finnas tydligt belägg för någon bestämd lösning. **Selvig** förordar att bortfraktaren förlorar rätten till frakten även om godset är i behåll vid resan slut i den bemärkelse som avses i SjöL 125 §, vid "non-contractual performance", "if at the ship's departure the carrier knew or should have known that, because of non-contractual performance on his part, the freighter would derive little or no benefit from the completion of the carriage". Även sjöovärdighet omfattas. Selvig hänvisar dessutom till möjligheterna att tillämpa AvtL 33 och 39 §§. Han anser detsamma gälla beträffande avståndsfrakt [42]. Numera vore AvtL 36 § av vikt i sammanhanget.

Något avvisande i relation till liggetid förekommer inte i tidsbefraktningen, men avvisandet leder till att tidsfrakten inte börjar löpa och påverkar därmed vederlagsrisken.

Tidsbefraktaren bär tidsrisken under tidsbefraktningsperioden med undantag för vissa perioder av tidsförlust då fartyget inte kan användas enligt avtalet. Fartyget går på off hire varunder tidsfrakt inte löper i normal ordning. I SjöL 144 § 2 mom. ingår en reglering enligt vilken avbrott uppstår bl.a. på grund av åtgärder för fartygets reguljära underhåll eller på grund av "omständighet, som beror av bortfraktaren". I angloamerikansk rätt kan avbrott egentligen endast uppstå i stöd av en off hire- klausul, men befraktaren kan dessutom ha rätt att kräva skadestånd eller häva i anledning av **frustration**.

Sjövärdighetsbedömningen är av betydelse i off hire- sammanhang, emedan bedömningsresultatet underlättar riskplaceringen mellan parterna[43].

Off hire- klausulen kan hänvisa till avbrott vid "dry-docking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, strike of Master, Officers and

---

42 Se närmare Selvig (Freight Risk) s. 508 ff. och där gjorda hänvisningar. Jfr Krüger (Transportomlegning) s. 769 ff. Se även Capelle s. 141.

43 Se not 103 under 7.4. nedan.

Crew, breakdown of machinery, damage to hull or other accident ...[44].

Även andra typer av fel kan aktualisera samma spörsmål, exempelvis om fartyget inte kan prestera utlovad fart [45].

Förhållandet mellan off hire och bortfraktarens skadeståndsansvar har väckt diskussion. Å ena sidan har det framförts att off hire utesluter skadeståndsanspråk, men å andra sidan har man ansett att skadeståndsanspråk stöder sig på andra regleringsalternativ. I nordisk rätt har man accepterat det senare alternativet [46]. Detsamma gäller beträffande engelsk rätt dock med viss tvekan. I amerikansk rätt är läget oklart. Off hire- regleringen utesluter tydligen inte tidsbefraktarens möjligheter att erhålla ersättning för **consequential damages** [47].

---

[44] Se Baltime kl 11 (A). Jfr Linertime kl 14 (A) och NYPE kl 15.

[45] Se om off hire Palaja s. 227 f. och s. 239 f., Grönfors (Sjölagens) s. 255 och s. 265 ff., Jantzen s. 385 ff., Michelet (Off hire) s. 191 ff. samt Time Charters s. 244 f.

[46] Se Palaja s. 235 ff. och Michelet (Off hire) s. 191 ff. Jfr ND 1962.68 (Norsk skiljedom) s. 85 f. och hänvisningen till läget i engelsk rätt.

[47] Se Canadian Pacific (Bermuda) Ltd. v. Canadian Transport Co. Ltd. (The "H.R.MacMillan") /1973/ 1 Lloyd's Rep. 27 QB. Se om vissa reservationer i engelsk rätt Alfred C. Toepfer Schiffahrtsgesellschaft v. Tossa Marine Ltd. (The "Derby") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 325 CA och Compagnie Algerienne de Meunerie v. "Katana" Societa Di Navigazione Marittima (The "Nizeti") /1960/ 1 Lloyd's Rep. 132 CA. Se beträffande amerikansk rätt E.B. Aaby's Rederi v. States Marine Corp. (The Tento) 1950 AMC 947 2CCA. Se även Universe Explorer 1985 AMC 1014 Arb varvid tidsbefraktaren inte ansågs berättigad till ersättning utöver off hire. Fartyget hade bojkottats av myndigheterna i en hamn. Majoriteten tycks delvis ha baserat sitt slutresultat på tolkningen av certepartiets mutual exceptions- klausul. Skiljemannen i minoritet ansåg inte hinder föreligga för tidsbefraktaren att kräva skadestånd som inte gällde själva tidsförlusten. Dessutom ansåg han att mutual exceptions- klausulen inte var tillämplig, emedan hindret hade uppstått i anledning av rederiets avtalsbrott. Se i motsatt riktning beträffande slutresultatet Intressentskapet Siregas - Coral Navigation Co., Inc. (Tordenskiold) (1977) SMA 1091 och Bright Star Steam Ship Co. - Industrial Molasses Corp. 1973 AMC 2005 Arb. Vad gäller amerikansk rätt anses tidsbefraktaren enligt Gilmore & Black s. 235 f. samt Poor (Informal) s. 18 f. ha rätt till skadestånd trots off hire dock med beaktande av friskrivningsklausulerna. I Time Charters s. 264 uttalas: "The off-hire clause ordinarily provides the sole measure of the charterer's damages for time lost due to the specified contingencies". Det betonas dock att ersättning för **consequential damages** skall utgå. I 1978 års upplaga var uttalandet mera kategoriskt, se s. 178. Se vidare Time Charters s. 255 f., s. 264 f. och s. 274 f. och även Besman

Det torde vara givet att tidsförlusten inte samtidigt kan bli föremål för både fraktnedsättning/skadestånd och off hire.

En friskrivningsklausul som avser skadeståndsansvaret påverkar inte off hire- regleringen [48].

7.3.4. Andra omständigheter av betydelse för befraktaren

Förutom att sjöovärdigheten kan påverka rederisidans försäkringsskydd med verkan även för befraktaren vilket framfördes i avsnitt 6.4.3. ovan beträffande klassbeskrivningen kan sjöovärdigheten ha direkt betydelse för befraktaren i samband med varutransportförsäkringen. Enligt de engelska varuförsäkringsvillkoren (Institute Cargo Clauses) omfattas inte skadefall som har orsakats av fartygets sjöovärdighet om försäkringstagaren eller hans medhjälpare visste eller borde ha vetat om bristen vid tiden då försäkringens föremål lastas ombord [49].

Sjöovärdighet kan ge upphov till deviation [50].

Enligt York-Antwerpen - reglerna, regel D, påverkar sjöovärdigheten inte lastintressentens skyldighet att betala bidrag i gemensamt haveri. Lastintressenten kan dock i en skild process kräva skadestånd och därvid inkludera det bidrag som påförts lasten [51]. I andra länder kan läget vara ett annat. Enligt amerikansk rätt föreligger inte bidragsskyldighet i nu nämnda fall. Den praktiska betydelsen härav minskas av att i standarddokument regelmässigt ingår en klausul som ålägger lasten bidragsskyldighet [52].

(Lloyd's 1980) s. 11, Cohen (JMLC 9) s. 361, Davies (Assessment) s. 595, Healy s. 847 och Packard s. 15 och s. 74 f. samt Robinson s. 629 f.

Se även avsnitt 6.2. ovan vid not 208 och efter not 256. Se ytterligare om sambandet mellan off hire och fartbeskrivningen vid not 37 under 6.7. ovan.

[48] Se Gram s. 206 och Günther Petersen s. 9.

[49] Se Institute Cargo Clauses (A) 5.1. Se om villkoren George passim, särskilt s. 447 f.

[50] Se om deviationsansvaret Krüger (Transportomlegning) s. 350 f. Även rätten till frakten kan påverkas, se exempelvis Louise 1945 AMC 363 DMd.

[51] Se Riska (Riskfördelning) s. 221 ff.

[52] Se om New Jason- klausulen Falkanger & Bull s. 252 f., Gram s. 145 och Jantzen s. 222 f. P & I- klubbarna förutsätter dessutom att klausulen intas i konossement

En befraktare kan i egenskap av säljare råka i köprättsligt ansvar, emedan köpavtalet inte på grund av sjöovärdighet kan uppfyllas. En befraktare i egenskap av köpare står ofta faran för godset under sjöresan [53].

Sjöovärdighet kan vara kommersiellt betungande för befraktaren. Möjligheterna att sluta exempelvis underbortfraktningsavtal kan hämmas[54].

---

och certepartier för fart på Förenta Staterna, se Assuranceforeningen Skuld Föreskrifter 1981 s. 35.

[53] Jfr Ramberg s. 36.

[54] Jfr ND 1965.263 (FHD) och ND 1963.27 (DHD).

7.4. Sjövärdighetsbedömningen

7.4.1. Resebefraktning

7.4.1.1. Konkreta riktlinjer

I sjövärdighetsfrågan kan man urskilja sjövärdighetsbedömningen, en närmare utredning av påföljdsförutsättningarna och frågan om bevisning jämte bevisbördans fördelning [1].

I det följande är det fråga om sjövärdighetsbedömningen. I rättspraxis åtskiljs emellertid de olika systematiska elementen ofta inte från varandra[2].

Genomgången av nordisk rättspraxis visar att bevisningsfrågorna jämte skadeorsaken samt culpabedömningen vid skadeståndsansvar för lastskada har varit de vanligaste problempunkterna[3]. Sjövärdighetsbedömningen och culpabedömningen ligger i dessa fall nära varandra [4].

---

[1] Jfr Myhre s. 2 som behandlar problematiken utgående från lastskador. Se även Bomgren beträffande adekvansfrågan s. 37 ff.

[2] Se exempelvis ND 1966.314 (FHD), ND 1957.232 (NHD) och ND 1956.80 (DHD), särskilt underrättens avgörande ND 1955.100 (SøHa).

[3] Jfr Myhre s. 1 f. I amerikansk rätt har utvecklats vissa särartade regler kring bevisbördan. Om fartyget har gjort sig skyldigt till en **statutory violation** exempelvis i form av sjöovärdighet skall rederiet visa att denna omständighet inte har givit upphov till skadan. Regeln tillämpades ursprungligen i kollisionsfall, men har sedermera utvidgats till att omfatta lastskador. Se närmare om nyanserna kring denna **Pennsylvania Rule** The Pennsylvania (1873) 86 U.S. 125 varvid det om **breach of statute** uttalades att rederiet "must show not only that probably her fault did not contribute to the disaster, but that certainly it did not; that it could not have done so". Se vidare exempelvis Director General of the India Supply Mission v. S.S. Maru 1972 AMC 1694 2CCA om förhållandet till bevisbördereglerna i COGSA och United States Steel International, Ltd. - Mastnacvco Ltd. 1975 AMC 1553 Arb. Se även Gilmore & Black s. 494 ff. Se i övrigt om bevisbördefrågor exempelvis Heinz Horn - Marie Horn 1969 AMC 1495 och 1968 AMC 2548 5CCA s. 2559.

Sjövärdighetsbedömningen är ofta aktuell i amerikansk praxis i samband med personskador, se exempelvis The Dixie Lee 1982 AMC 361 4CCA och Stella Reyes v. Vantage Steamship Co., Inc. 1979 AMC 1450 5CCA varvid "the uncontrolled sale of beer on shipboard" ansågs konstituera sjöovärdighet i samband med personskada (!). Se vidare Benedict s. 1-24.

[4] Se exempelvis Standard Oil Company of New York v. The Clan Line Steamers, Ltd. (1923) 17 Ll.L.Rep. 120 HL, The Assunzione /1956/ 2 Lloyd's Rep. 468 Adm s. 477 och s. 487 och The Australia Star (1940) 67 Ll.L.Rep. 110 Adm.

Att rena felregelfall är ovanliga beror i resebefraktningen troligen därpå att befraktaren inte i praktiken har möjligheter att till alla delar före lastningens och resans början undersöka fartygets skick. Fartygets ankomst till lastningshamnen är i många hänseenden en rutinartad händelse. Eventuella fel är dessutom ofta dolda så att de inte framgår vid en besiktning av skälig omfattning. Sjöovärdigheten kan dessutom uppstå först efter att lastningen har slutförts varvid befraktarens möjligheter att ta del av felet är begränsade [5]. Som exempel kan nämnas stabilitetshänsyn och skalkning av luckorna [6]. Även vid vetskap är det ifrågasatt huruvida befraktaren efter lastningens slutförande vill eller kan hänvisa till olika påföljder [7].

Å andra sidan genomgås i vissa fall åtminstone fartygets lastvärdighet i detalj. Såsom tidigare har framgått anknyter man ofta besiktningen till liggetidsregleringen. Se närmare avsnitten 6.2.7. och 7.3.3. ovan. Vid transport av ömtåliga laster kan parterna å andra sidan ha avtalat om en funktionsfördelning enligt vilken befraktaren sörjer och står för rengöringsåtgärderna [8].

Sjöovärdighetens behandling i samband med lastskadefall medför att frågan om och betydelsen av efterföljande sjöovärdighet inte i regel aktualiseras, se närmare avsnitt 7.5.1.2. nedan. I stället har man hänvisat till befrielsegrunderna nautiskt fel eller brand. Ansvar har å andra sidan påförts med motiveringen att bortfraktaren inte förmått bevisa frånvaro av culpa vid ett sk. kommersiellt fel i lastens behandling [9].

---

[5] Se dock ND 1956.107 (NHD).

[6] Å andra sidan kan många brister avhjälpas om de konstateras före godsskadan eller dröjsmålet, se exempelvis ND 1955.549 (Svea hovrätt) och The Stranna (1937) 60 Ll.L.Rep. 51 CA. I sistnämnda fall ansågs tillfällig instabilitet inte konstituera sjöovärdighet, emedan bristen "could readily and easily be cured before sailing".

[7] Se begränsningen i SjöL 127 § som gäller delbefraktning. Vid konsekutiva resor är befraktarens möjligheter att få del av fel bättre än vid resebefraktning.

[8] Se exempelvis Coastal States Petrochemical Co. vs. Montpelier Tanker Co. 1970 AMC 1183 SDTex.

[9] Se exempelvis ND 1953.499 (FHD), ND 1961.282 (SHD), ND 1948.379 (SHD), ND 1972.11 (Oslo byrett), ND 1966.256 (Oslo byrett), ND 1963.71 (Oslo byrett), ND 1953.455 (Bergen byrett), ND 1949.131 (Bergen byrett) och ND 1949.265 (SøHa). Jfr även W.T. Lockett v. Cunard Steamship Co. (1927) 28 Ll.L.Rep. 181 U.S. EDNY.

Det finns ett stort antal nordiska avgöranden vilka på ett konkret sätt visar när sjöovärdighet ansetts föreligga. I det följande genomgås dessa konkreta fall i kronologisk ordning jämte notanteckningar om likadana sjövärdighetsfel:

- Locket till en avloppsventil på fartygets mellandäck hade lossnat på grund av att en skruv gått av, ND 1979.383 (FHD) [10].
- Freon hade läckt ut från fartygets kylsystem. Det hade funnits en spricka i ett oljedräneringsrör, ND 1975.42 (SHD) [11].
- En spricka i sloptanken, ND 1974.261 (Bergen byrett) [12].
- Otillfredsställande säkerhetsanordningar för lastrumsluckorna och felaktig placering av spygattrör, ND 1972.206 (Oslo byrett).
- Oljerester från tidigare transporter i fartygets tankar och ledningar, ND 1967.347 (Svensk skiljedom) [13].
- Bristfällig svetsning av oljetankens utluftningsrör, ND 1966.45 (SøHa) [14].
- Dåliga och för små presenningar och otäta lastluckor, ND 1966.170 (SøHa) [15].
- Överlastning av fartyg, ND 1966.314 (FHD) [16].

---

[10] Se även Fisons Fertilizers, Ltd. v. Thomas Watson (Shipping), Ltd. /1971/ 1 Lloyd's Rep. 141 MCLC. Jfr Nello Simoni v. A/S M/S Straum (1949) 83 Ll.L.Rep. 157 KB.

[11] Jfr ND 1961.589 (SHD). Se även Grönfors (Sjölagens) s. 58. I Atlantic Banana Co. vs. M/V Calanca 1972 AMC 880 SDNY var bl.a. en generator i kylsystemet ur funktion.

[12] Jfr ND 1926.273 (DHD), ND 1907.61 (DHD), ND 1906.369 (DHD), ND 1925.200 (Østre Landsret) och ND 1952.159 (SøHa).

[13] Jfr ND 1913.393 (NHD), ND 1911.337 (NHD), ND 1913.91 (Overretten i København) och ND 1946.186 (SøHa). Se även Björkelund s. 104 f.

[14] Av större intresse i avgörandet var bortfraktarens ansvar för varvet och klassificeringssällskapet.

[15] Se även ND 1905.289 (SHD) och ND 1973.15 (Eidsivating lagmannsrett). Se vidare Itoh & Co. Ltd. v. Atlantska Plovidba (The "Gundulic") /1981/ 2 Lloyd's Rep. 418 QB och Burnard & Alger, Ltd. v. Player & Co. (1928) 31 Ll.L.Rep. 281 KB. Se även tidsbefraktningsfallet Hartford Fire Insurance Co. v. Calmar Steamship Corp. 1977 AMC 2559 9CCA samt 1976 AMC 2636 WDWash.

[16] Se även ND 1909.193 (SHD), ND 1925.131 (DHD), ND 1934.55 (Oslo byrett) och ND 1905.277 (SøHa). Se vidare Smith, Hogg & Co., Ltd. v. Black Sea & Baltic

- Rostfrätning i pejlröret, ND 1966.316 (FHD).
- Fartyget var instabilt på grund av felaktig stuvning, ND 1957.282 (SøHa) [17].
- Locket till ett pejlrör, som rostat fast, hade lösgjorts, men inte därefter tillskruvats ordentligt, ND 1956.175 (SHD) [18].
- Ett fartyg med ståldäck utan isoleringar var olämpligt för transport av färskfisk på däck, ND 1956.107 (NHD).
- Ammoniaklukt från tidigare last jämte otillräcklig rengöring av lastrummen, ND 1955.24 (Oslo byrett) [19].
- Hetta från belysningslampor i lastrummen. Lamporna hade inte släckts efter avslutad lastning, ND 1955.549 (Svea hovrätt) och ND 1954.501 (Stockholms rådhusrätt). Hänsyn togs till risken för lastens antändning på grund av hettan [20].
- Dålig stabilitet varvid fartygets tankar inte utnyttjats på bästa möjliga sätt, ND 1954.445 (NHD) [21].
- Läckage genom en öppning i däcket för en pumpanläggning som hade avlägsnats, ND 1951.176 (Bergen byrett).

General Insurance Co., Ltd. (1940) 67 Ll.L.Rep. 253 HL och R.T. Jones Lumber Co. vs. Roen Steamship Co. 1960 AMC 46 2CCA.

[17] Se även ND 1967.261 (Oslo byrett), ND 1954.377 (Tønsberg byrett), ND 1966.170 (SøHa) och ND 1905.277 (SøHa). Jfr ND 1948.293 (SHD). Se vidare The Standale (1938) 61 Ll.L.Rep. 223 Adm och avsaknad av **shifting boards** och **dunnage**. Se även North Star 1962 AMC 930 WDWash.

[18] I avgörandet var frågan om retroaktiv sjövärdighet mera aktuell. Jfr ND 1919.364 (NHD). Se Björkelund s. 215 f.

[19] Jfr ND 1914.111 (DHD), ND 1941.57 (Eidsivating lagmannsrett), ND 1931.37 (Oslo Overrett), ND 1952.24 (Oslo byrett), ND 1938.219 (Oslo byrett), ND 1939.209 (SøHa) och ND 1936.134 (SøHa). Se även Petrofina, S.A. v. Compagnia Italiana Trasporto Olii Minerali (1936) 56 Ll.L.Rep. 141 KB.

[20] Jfr ND 1963.108 (DHD). Se härom Myhre s. 18. Jfr även ND 1957.30 (NHD).

[21] Jfr diskussionen i Myhre s. 7 ff. och Myrdahl s. 30 ff. Jfr även ND 1956.175 (SHD), ND 1975.85 (NHD), ND 1919.364 (NHD) och ND 1959.98 (Bergen byrett). Jfr vidare Standard Oil Company of New York v. The Clan Line Steamers, Ltd. (1923) 17 Ll.L.Rep. 120 HL och American Mail Line Ltd. v. United States of America 1974 AMC 1536 WDWash.

- Vattnets intrång genom ett luftrör som ansågs ligga för lågt, ND 1951.57 (SøHa) [22].
- Fartyget bristfälligt drivet och för tungt lastat, ND 1951.655 (SHD)[23].
- "Tilstoppede rendestene", ND 1949.265 (SøHa) [24].
- Ineffektiva pumpar för avlägsnande av oljeblandat slagvatten i lastrummen, ND 1948.481 (SøHa).
- För litet fribord, ND 1948.447 (Bergen byrett) [25].
- Avsaknad av längdskott för kornlast, ND 1940.105 (NHD) [26].
- Läckage i ett avloppsrör, ND 1935.354 (SHD).
- Brister i fartygets maskineri, ND 1929.20 (DHD) [27].
- Rostiga bultar vid en lastrumslucka, ND 1921.56 (NHD).
- Läckage vid ett spygatt, ND 1921.596 (Bergen sjøret) [28].

---

[22] Se även ND 1920.177 (SHD), ND 1913.465 (DHD) och ND 1922.414 (SøHa). Se även Minister of Materials v. Wold Steamship Co., Ltd. /1952/ 1 Lloyd's Rep. 485 QB.

[23] Jfr ND 1925.131 (DHD).

[24] Jfr 1972.11 (Oslo byrett) och ND 1900.459 (Bergens Sjøret). Jfr Spear & Thorpe v. "Bolivier" (Owners) (1931) 40 Ll.L.Rep. 13 Adm.

[25] Jfr ND 1963.71 (Oslo byrett) och ND 1905.277 (SøHa). Se även Indien 1934 AMC 1050 9CCA varvid en ingående diskussion fördes om hur eventuell överlastning skulle avgöras, se s. 1062 ff., Texaco, Inc. v. Universal Marine Inc. 1976 AMC 226 EDLa och Government of Pakistan vs. S.S. Ionian Trader 1961 AMC 206 SDNY.

[26] Se även Canadian Co-Operative Wheat Producers, Ltd. v. Paterson Steamships, Ltd. (1934) 49 Ll.L.Rep. 421 PC. I fallet Sucrest Corp. v. M/V Jennifer 1978 AMC 2520 DMe ansågs tvärskott vid transport av råsocker inte ha varit behövliga.

[27] Jfr ND 1949.466 (Eidsivating lagmannsrett) och ND 1954.377 (Tønsberg byrett). I tidsbefraktningsfallet "Snia" Societa di Navigazione Industria e Commercio v. Suzuki & Co. (1924) 18 Ll.L.Rep. 333 CA ansågs fartygets propellerblad inte ha varit tillräckligt starka. Jfr bogseringsfallet ND 1919.65 (NHD) och diskussionen om en för svag maskinstyrka.

[28] Se även ND 1942.81 (SøHa). Jfr ND 1963.55 (Frostating lagmannsrett) och ND 1942.337 (Gulating lagmannsrett). Jfr The Australia Star (1940) 67 Ll.L.Rep. 110 Adm och läckageskada.

- Felbemanning i kvalitativt hänseende, ND 1917.268 (Overretten i København) [29].
- Hål i tanktoppen, ND 1916.120 (NHD) [30].
- Uppkommet läckage vid stenlastens intagning; rederiet medgav sjöovärdighet, ND 1914.202 (NHD).
- Fartyget hade varit "i mycket dåligt och uppruttet skick", ND 1909.193 (SHD) [31].
- Otillräckligt bränsleförråd vid resans början, ND 1909.236 (DHD)[32].
- Nitar på sidan hade lossnat, ND 1909.321 (SHD).
- Läckage i bottnen på grund av tidigare sammanstötning, ND 1906.417 (SHD) [33].

Trots konstaterad sjöovärdighet kan bortfraktaren ha undgått ansvar på annan grund.

---

[29] Se även ND 1975.85 (NHD), ND 1946.343 (Frostating lagmannsrett) och ND 1954.377 (Tønsberg byrett). Jfr det försäkringsrättsliga fallet ND 1973.450 (NHD). Se Honkong Fir Shipping Co., Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (The "Hongkong Fir") /1961/ 2 Lloyd's Rep. 478 CA och Robin Hood Flour Mills, Ltd. v. N.M. Paterson & Sons, Ltd. (The "Farrandoc") /1967/ 2 Lloyd's Rep. 276 Can.Ct. Se vidare tidsbefraktningsfallet Heinz Horn-Marie Horn 1969 AMC 1495 och 1968 AMC 2548 5CCA samt Spartan 1931 AMC 1 2CCA. Se om underbemanning exempelvis Burnard & Alger, Ltd. v. Player & Co. (1928) 31 Ll.L.Rep. 281 KB och United States Steel International, Ltd - Mastnavco Ltd. 1975 AMC 1553 Arb.

[30] Jfr ND 1958.141 (Eidsivating lagmannsrett) samt underrättens dom ND 1957.141 (Oslo byrett). Se även Agwimoon 1928 AMC 645 DMd.

[31] Se även ND 1905.289 (SHD). Se vidare Charles Goodfellow Lumber Sales Ltd. v. Verreault, Harrington and Verreault Navigation Inc. /1970/ 1 Lloyd's Rep. 185 Can. SC. I The Assunzione /1956/ 2 Lloyd's Rep. 468 Adm motiverades sjöovärdigheten med fartygets allmänt dåliga skick, se särskilt s. 472 och s. 477. Se även Parkyn & Peters v. Coppack Bros. & Co. (1934) 50 Ll.L.Rep. 17 KB.

[32] Se även HD 1928 II 125. Se vidare E.B. Aaby's Rederi A/S v. The Union of India (The "Evje" (NO.2)) /1977/ 1 Lloyd's Rep. 351 CA varvid bristande bunkerkvalitet ansågs konstituera sjöovärdighet. Se även **obiter dictum** av Lord Wright i Smith, Hogg & Co., Ltd. v. Black Sea & Baltic General Insurance Co., Ltd. (1940) 67 Ll.L.Rep. 253 HL på s. 256 f. samt vidare tidsbefraktningsfallet Westfal-Larsen & Co, A/S v. Colonial Sugar Refining Co., Ltd. /1960/ 2 Lloyd's Rep. 206 Austr. Ct.

[33] Se även ND 1908.177 (SHD), 1908.114 (SHD), ND 1906.417 (SHD), ND 1906.257 (NHD), ND 1903.441 (NHD) och ND 1907.70 (DHD). Se även The "Christel Vinnen" (1924) 19 Ll.L.Rep. 272 CA.

Ovan nämnda konkreta fall omfattar sjöovärdighet med hänsyn till fartygets tekniska skick, med hänsyn till resan och med hänsyn till lastrummen. Största delen av bristerna är sådana som resebefraktaren i normala fall inte kan erhålla kännedom om i samband med en besiktning eller annan utredning [34].

Vissa preciseringar kan dessutom fastslås, men även dessa fall berör lastskadesituationer. Överlastning och stuvning med instabilitet som påföljd medför sjöovärdighet, däremot inte stuvning som inte har denna verkan [35]. Om fartyget lastar i olika repriser kan det vara fråga om sjöovärdighet om exempelvis en chokladlast tas ombord där det redan finns ostlast. Om ostlasten lastas senare är det inte fråga om sjöovärdighet [36]. Felaktig placering av lasten ombord så att kontrollen av fartygsfunktionerna förhindras kan medföra sjöovärdighet [37]. Ventilationens tekniska ineffektivitet är sjöovärdighet, medan läget inte är detsamma om felaktig placering av lasten är orsaken till den bristfälliga ventilationen [38]. Kabel-

---

[34] I vissa fall har det fastslagits att fartyget inte har varit sjöovärdigt. Bevisningshänsyn spelar en viktig roll i sammanhanget. Se ND 1976.364 (NHD) om kabelbrott under lastningsoperationerna. I ND 1975.85 (NHD) var det fråga om övermålade pejlrör. Se vidare ND 1944.298 (DHD) om bristande garnering. Se närmare om denna fråga avsnitt 7.4.4. nedan. I ND 1963.108 (DHD) ansågs en tänd lampa i lastrummet som genom värmeutveckling hade skadat lasten inte konstituera sjöovärdighet, se dock minoritetens uttalande. Se motsatt resultat i ND 1955.549 (Svea hovrätt). Se även ND 1957.30 (NHD) och hänvisningen till felaktig behandling av lasten. Se vidare Björkelund s. 142 ff. och Myhre s. 18. Se ND 1962.311 (SHD) om skalkning av mellandäcks- och shelterdäcksluckor.

Se om konkreta riktlinjer och kasuistiken i amerikansk rätt Benedict (2A) s. 7-19 ff.

[35] Se Björkelund s. 98 ff. och s. 108 f. samt Schaps & Abraham s. 343. Se vidare Kopitoff v. Wilson (1876) 3 Asp.M.C. 163 QB varvid järnplattor bröt sig loss i hårt väder och söndrade fartygssidan. Det var fråga om sjöovärdighet.

[36] Se Björkelund s. 108 f., Grönfors (Sjölagens) s. 57 f., Falkanger & Bull s. 158 och Myrdahl s. 34. Se vidare The Thorsa (1916) 22 Com.Cas. 218 CA.

[37] Se exempelvis Westinghouse Electric Corp. v. S/S Leslie Lykes 1982 AMC 1477 EDLa.

[38] Se Myrdahl s. 34 f. Jfr M.D.C. Ltd. v. N.V. Zeevaart Maatschappij "Beursstraat" /1962/ 1 Lloyd's Rep. 180 QB, The Erik Boye (1929) 34 Ll.L.Rep. 442 Adm, Upper Egypt Produce Exporters v. "Santamana" (1923) 14 Ll.L.Rep. 159 Adm, John Tullock v. Town Line (London), Ltd. (1923) 14 Ll.L.Rep. 122 KB, samt Armour

brott som uppstår under lastningsoperationerna anses inte utan vidare som sjöovärdighet, däremot nog kabelbrott som uppstått före operationerna har påbörjats [39].

Fartyget behöver inte tåla vilka väderleksförhållanden som helst. Endast "the ordinary perils of the voyage" beaktas. Förutsebara väderleksförhållanden skall avklaras, men inte exempelvis en plötsligt uppkommen orkan. Man har ansett en vindstyrka på 8 - 11 Beaufort på Nordatlanten vintertid vara förutsebar. Fartygets bristfälliga design och konstruktion kan därmed medföra sjöovärdighet [40].

& Co. v. Compania Argentina de Navegacion Dodero, S.A. 1959 AMC 938 2CCA och The Saturnia 1955 AMC 1935 2CCA.

[39] Se ND 1976.364 (NHD). Se närmare om olika gränsdragningssituationer Björkelund s. 104 ff. och s. 218 ff. samt Myrdahl s. 33 ff.

[40] Se ND 1942.337 (Gulating lagmannsrett) och ND 1954.377 (Tønsberg byrett) och hänvisningen till sjöfara. Se närmare Björkelund s. 71 ff. och Rosenmeyer s. 182. Jfr ND 1976.206 (Oslo byrett). Se vidare The Australia Star (1940) 67 Ll.L.Rep. 110 Adm varvid "force 9" på Biskajabukten vintertid ansågs vara förutsebart. Se i samma riktning Yawata Iron & Steel Co., Ltd. v. Anthony Shipping Co., Ltd. 1975 AMC 1602 SDNY avseende norra Stilla Havet i februari. Se vidare beträffande sjöovärdighet kontra "perils of the sea" exempelvis Charles Goodfellow Lumber Sales, Ltd. v. Verreault, Havington and Verreault Navigation, Inc. /1970/ 1 Lloyd's Rep. 185 Can. Ct. varvid fartyget konstaterades vara "inherently weak". För "perils of the sea" förutsattes att fråga var om en oförutsebar händelse eller om en händelse som inte kunde anses som sannolik under resan. Se vidare om samma frågeställning Itoh & Co. Ltd. v. Atlantska Plovidba (The "Gundulic") /1981/ 2 Lloyd's Rep. 418 QB, Minister of Materials v. Wold Steamship Co., Ltd. /1952/ 1 Lloyd's Rep. 485 QB och Canada Rice Mills, Ltd. v. Union Marine and General Insurance Co., Ltd. (1940) 67 Ll.L.Rep. 549 PC s. 558 samt Luigi Serra, Inc. vs. S.S. Francesco 1967 AMC 879 2CCA och 1965 AMC 2029 SDNY och Government of Pakistan vs. S.S. Ionian Trader 1961 AMC 206 SDNY.

Beträffande design och konstruktion kan hänvisas till The Assunzione /1956/ 2 Lloyd's Rep. 468 Adm s. 472 om att fartyget var "quite unable to withstand the ordinary wear and tear from weather to be expected", The "Princess Victoria" in re The Merchant Shipping Acts, 1894-1923 /1953/ 2 Lloyd's Rep. 619 North.Ireland HC, Waddle v. Wallsend Shipping Co., Ltd. /1952/ 2 Lloyd's Rep. 105 QB och W. Angliss & Co. (Australia) Proprietary, Ltd. v. P. & O. Steam Navigation Co. (1927) 28 Ll.L.Rep. 202 KB. Se även Andros Venture 1960 AMC 2348 DCZ.

Till frågan om gränsen mellan sjöovärdighet och "perils of the sea" ansluter sig även bevisningsaspekter. I angloamerikansk rätt uppställs en presumtion om sjöovärdighet om fartyget förolyckas under normala väderleksförhållanden utan att orsaken härtill kan utredas. Se Waddle v. Wallsend- avgörandet ovan, Commercial Molasses Corp. v. New York Tank Barge Corp. (1941) 314 U.S. 104, Mormackite 1960 AMC 185 2CCA, Savannah Lighterage & Transfer Co. vs. Atlantic Creosoting Co., Inc.

I fråga om bemanning har det ansetts att fartyget är sjöovärdigt då manskapet på grund av språksvårigheter inte uppfattat befälhavarens order, då sjukdom och onykterhet förelegat eller då besättningen av politiska eller andra liknande orsaker vägrat uppfylla sina förpliktelser [41]. Även bristfälliga instruktioner till befälhavaren och bristfällig information hos befälet har ansetts kunna konstituera sjöovärdighet, såsom även oerfarenhet hos befälet och manskapet [42].

Bunker ombord skall uppfylla både kvantitativa och kvalitativa krav för resan [43]. En annan fråga är hur bunkermängden skall beräknas [44], se om etapp- principen avsnitt 7.5.1.1. nedan.

Till fartygets utrustning hör brandbekämpningsmedel [45], men även vederbörande sjökort och nautiska publikationer [46].

Frågan om fartygets behöriga certifikat är inte entydig. I denna undersökning anses att frågan bör behandlas i samband med fartygets kommersiella egenskaper, se Del II. Certifikaten har en bevisfunktion, se avsnitt 7.4.3.2. nedan.

1946 AMC 1566 5CCA och Ralston Purina Co. vs. United States of America 1952 AMC 1496 EDLa. Se även Holman s. 159, Scrutton s. 86 och Benedict (2A) s. 7-4 f.

[41] Se Björkelund s. 88 ff. och Grönfors (Sjölagens) s. 57. Se följande avgöranden som berör det nu nämnda: Riotinto Co., Ltd. v. The Seed Shipping Co., Ltd. (1926) 24 Ll.L.Rep. 316 KB, The Marilena P /1969/ 2 Lloyd's Rep. 641 Am. Ct. 4CCA, The Mimi 1977 AMC 1841 EDVa och Badwar and Mohantal vs. Colorado Fuel 1955 AMC 2139 SDNY.

[42] Se Standard Oil Company of New York v. Clan Line Steamers (1923) 17 Ll.L.Rep. 120 HL. Jfr Temple Bar 1943 AMC 939 4CCA och Andros Venture 1960 AMC 2348 DCZ. Se även Carver § 149 och Benedict (2A) s. 7-12 ff.

[43] Se E.B. Aaby's Rederi A/S v. The Union of India (The "Evje" (NO. 2)) /1977/ 1 Lloyd's Rep. 351 CA. Se även NSM 1981 s. 4769 f.

[44] Se avsnitt 6.6.4.1. ovan.

[45] Se Asbestos Corp., Ltd. vs. Compagnie de Navigation Fraissinet et Cyprien Fabre 1973 AMC 1683 2CCA.

[46] Sjökort kan ajourföras under resan före ankomst till ifrågavarande vatten, se om etapp- principen avsnitt 7.5.1.1. nedan. Se ytterligare Robin Hood Flour Mills, Ltd. v. N.M. Paterson & Sons, Ltd. (The "Farrandoc") /1967/ 2 Lloyd's Rep. 226 Can. Ct., The Makedonia /1962/ 1 Lloyd's Rep. 316 Adm. och Iristo 1943 AMC 1043 2CCA. Se Benedict (2A) s. 7-10.

Till sjövärdigheten har ansetts höra funktionsdugliga lyftanordningar, se dock närmare avsnitt 8. nedan [47].

7.4.1.2. Bedömningskriterier

a. Allmänt

Den ovan framlagda kasuistiken ger inte en tillfredsställande ram för sjövärdighetsbedömningen. Den skall kompletteras med relevanta bedömningskriterier. Ofta kan dock exempelvis den offentligrättsliga regleringen förtydliga kraven på ett mycket konkret sätt [48].

De olika bedömningskriterierna kan inte ställas i prioritetsordning utan tyngdpunkten varierar alltefter de konkreta omständigheterna [49].

På bortfraktarsidan kan övervakningen och upprätthållandet av fartygets sjövärdighet ha överstyrts till ett management- bolag i enlighet med management- avtalets närmare innehåll. Den interna fördelningen av funktionerna på bortfraktarsidan behandlas inte i det följande [50].

I avsnitt 6.2.7. behandlades betydelsen av befraktarens vetskap om fel vid fraktslutet. Det föreligger inte skäl till upprepningar. Denna fråga har erhållit uppmärksamhet även vid fall av sjöovärdighet och man finner stöd för det tidigare uttalade att befraktarens vetskap förhindrar uppkomsten av relevans. Bortfraktaren presumeras inte ha avhjälpningsplikt.

> I ND 1917.365 (Kristiania sjøret) skadades lasten av fukt. Fartyget som inretts till ett trankokeri hade befraktats i allmän fraktfart trots att dess speciella inredning och ändamål var kända för befraktaren.

---

[47] Jfr North Star 1962 AMC 930 WDWash och Ansgar S.S. Co., Ltd. v. William W. Brauer S.S. Co. (1903) 121 F. 426 SDNY.

[48] Det är mera fråga om **data** än om **qualitative standards**, se om terminologin Sundström s. 72 ff., s. 167 ff. och s. 201 ff. Sundström använder termerna i samband med frågor om sammanstötning. Exempelvis i sjövägsreglerna kan som **data** betraktas reglerna om ljus, medan som **qualitative standards** betraktas "säker fart" och "allmänt sjömansbruk".

[49] Jfr beträffande olika bedömningskriterier Pappenheim s. 146 ff., Holman s. 147, Vandeventer s. 809 och Manca s. 199 f.

[50] Se not 6 under 1. ovan. Se Shipman- standardavtalet och de avtalsbaserade funktionsfördelningsmöjligheterna enligt kl 2.

Befraktaren fick således vara beredd på att fartygets konstruktion inte var lämplig för hans ändamål. Fartyget tillfredsställde bland annat inte de krav på ventilation som lastens art krävde. Befraktaren hade inte särskild anledning att utgå från att bortfraktaren skulle vidta åtgärder för att förbättra ventilationen.

I ND 1958.173 (SøHa) skadades ett parti saltad fisk under sjötransporten. Lasten hade placerats i icke-kylda lastrum på ett linjefartyg. Domstolen ansåg att lastägaren var medveten om risken vid varans uppbevaring i icke-kylt lastrum och om karaktären hos ett linjefartyg. Dessutom hade lastägaren accepterat riskerna för att uppnå inbesparing i frakten [51].

I fråga om äldre avgöranden har man eventuellt inte beaktat betydelsen av presumtionen om avhjälpande. Det finns emellertid inte behov av att avvika från den lösningsrekommendation som för sjövärdighetens del framfördes i avsnitt 6.2.7. ovan.

I angloamerikansk rätt gäller som utgångspunkt det i avsnitt 6.2.7. framförda [52]. I amerikansk rätt har det anförts att befraktarens vetskap inte frigör bortfraktaren från ansvar för sjöovärdighet, men detta har samband med vetskap efter fraktslutet och med frågan om **waiver** [53].

---

[51] Se vidare ND 1981.204 (Hålogaland lagmannsrett), underrättens avgörande, ND 1971.46 (Hålogaland lagmannsrett), ND 1979.93 (SøHa), ND 1975.1 (Norsk skiljedom) s. 23 och ND 1949.322 (Norsk skiljedom). Se i samma riktning som ND 1958.173 Empire Distributors Inc. v. United States Lines, Inc. 1988 AMC 455 SDGa.

Se i äldre rätt NRt. 1914.470, ND 1911.353 (NHD) och underrättens avgörande ND 1910.145 (Bergens sjøret) samt ND 1917.221 (SøHa).

Jfr Capelle s. 140.

[52] Se Compania Cantabrica de Navegacion v. Anglo-American Oil Co. (1923) 16 Ll.L.Rep. 235 KB och International Barges Inc. v. Kerr-McGee Corp. 1979 AMC 450 10CCA. Se vidare Coastal States Petrochemical Co. vs. Montpelier Tanker Co. 1970 AMC 1183 SDTex och hänvisningen på s. 1191 till att befraktaren vid vetskap åtar sig en "calculated risk".

[53] Se tidsbefraktningsfallet Hartford Fire Insurance Co. v. Calmar Steamship Corp. 1977 AMC 2559 9CCA om däckssurrningarnas bristfällighet, R.T. Jones Lumber Co. Inc. vs. Roen Steamship Co. 1960 AMC 46 2CCA om överlastning, Artemis Maritime Co., Inc. vs. Southwestern Sugar & Molasses Co., Inc. 1951 AMC 1833 4CCA samt Neubros v. Northwestern National Insurance Co. 1973 AMC 511 EDNY och 1972 AMC 2443 EDNY. Se även Transeas Marine Corp. v. Ed Riche & Sons, Inc. 1983 AMC 1601 SDFla. Jfr Capelle s. 140 och Manca s. 27.

I den följande utredningen beaktas inte olika slag av felfriskrivningar. Dessa har dessutom ingen hävd i standardcertepartipraxis [54].

b. Sättet att använda fartyget

Det är givet att risken för godsskada eller dröjsmål kan anslutas förutom till fartygets skick även till beteende på bortfraktarens sida. Exempelvis kan dålig stuvning medföra en skaderisk utan att det är fråga om sjöovärdighet [55]. Sättet att använda fartyget hör inte direkt till sjövärdighetsbedömningen. Däremot kan otillbörligt beteende - beteende mot gott sjömansskap - indirekt påverka sjövärdighetsbedömningen. Exempelvis är beteendet ett bevis på bristfällig kompetens hos befälet eller manskapet eller ett tecken på bristfällig information till befälet eller manskapet vilket medför inkompetens i det enskilda fallet [56]. Gränsdragningen mellan be-

---

[54] Jfr ND 1951.660 (SHD) varvid förhållandena var speciella.

[55] Se Björkelund s. 98 ff.

[56] I ND 1919.364 (NHD), omr. 6-1, som gällde en försäkringsfråga, hade luckan till bunkerutrymmen inte slutits med påföljd att fartyget vid hårt väder förliste. "Førstvoterende" uttalade bl.a. att (s. 366) "Naer skibet i naervarende tilfaelde forulykket, var dette efter min mening ikke foraarsaket ved, at skibet var usjødyktig ved reisens begyndelse, men ved besaetningens forhold ...". Vidare uttalade en ledamot att han uppfattade fartygets sjövärdighet (s. 368) "saaledes, at begrepet alene angaar skibet selv og dets utstyr, ikke den maate, hvorpaa dets indretninger benyttes av fører og mandskap". Se även ND 1975.85 (NHD) och ND 1926.289 (NHD). Se dock Myrdahl s. 30 f. och s. 32 f. som eventuellt är av annan åsikt. Jfr Myhre s. 9. Se Björkelund s. 89 f. om bristfällig information. Jfr uttalandet av Lord Wright i A/B Karlshamns Oljefabriker v. Monarch Steamship Co., Ltd. (1948) 82 Ll.L.Rep. 137 HL, s. 156: "Thus unseaworthiness as a cause cannot from its very nature operate by itself, it needs the 'peril' in order to evince that the vessel or some part or quality of it, is less fit than it should have been and would have been if it had been seaworthy, and hence the casualty ensues. A fitter vessel would have passed through the peril unscathed". Lord Wright har följt tankegången redan i Smith, Hogg & Co., Ltd. v. Black Sea & Baltic General Insurance Co., Ltd. (1940) 67 Ll.L.Rep. 253 HL s. 257 f. och vidare s. 259: "In truth, unseaworthiness, which may assume according to the circumstances in an almost infinite variety, can never be the sole cause". Jfr vidare Lord Wrights uttalanden i Canadian Co-Operative Wheat Producers, Ltd. v. Paterson Steamship, Ltd. (1934) 49 Ll.L.Rep. 421 PC. Se vidare The "Christel Vinnen" (1924) 19 Ll.L.Rep. 272 CA.

teende och sjöovärdighet kan ibland ge upphov till problem och det har betonats att felet skall etablera sig för att sjöovärdighet skall uppstå [57].

c. Avtalets syftemål

Relativitetsprincipen innebär att sjövärdighetens närmare innehåll varierar i enlighet med den konkreta situationen. Å andra sidan konstituerar exempelvis läckage i skrovet sjöovärdighet tämligen oberoende av de övriga konkreta omständigheterna.

Bedömningen på grund av det specifika avtalsföremålet och avsaknad av lämpliga jämförelseobjekt kunde tänkas medföra särskilda problem. Den möjligheten kunde föreligga att man skulle stå nära fartygets faktiska befintliga skick. Så är emellertid inte fallet. Avtalets närmare syftemål kan preciseras med hjälp av olika certepartivillkor. Fartyget skall vara i sådant skick att syftemålet kan uppfyllas [58]. I resebefraktningen är det fråga om att avtalet har ingåtts i avsikt att transportera det avtalade godset från ett ställe till ett annat inom utsatt tid.

Ytterligare preciserande element kan dessutom framgå av certepartiet.

Det närmare syftemålet kan dessutom klarläggas med hjälp av sådana data som inte framgår av certepartiet. Bidrag från yttre avtalsnormer och kausalnormer aktualiseras.

> I ND 1941.57 (Eidsivating lagmannsrett) skadades lasten genom fisklukt. I avgörandet nämndes att lastrummen hade rengjorts på samma sätt som tidigare, varvid rengöringen ansetts tillfredsställande. - Detta antyder att partsbruk har beaktats.

---

[57] Detta accentuerades i ND 1976.364 (NHD) varvid det fastställdes att ett fel i fartyget kan anses föreligga först då det etablerat sig, se s. 372 och "førstvoterendes" uttalande om att "kabelbrudd som inntrer under en arbeidsoperasjon, ikke uten videre medfører sjøudyktighet. Skade på kabler er noe som jevnlig inntrer under laste- og lossearbeid. Først når det nyttes en kabel som på forhand er skadet, kan det - slik jeg ser det - bli spørsmål om sjøudyktighet av denne grunn". Jfr motiveringarna av Scrutton, L.J. i Madras Electrical Supply Co. v. P. & O. Steam Navigation Co. (1924) 18 Ll.L.Rep. 93 CA på s. 97. Jfr vidare om gränsdragningen mellan nautiskt fel och ursprunglig sjöovärdighet vid lastskada Björkelund s. 214 och Steel Scientist 1936 AMC 387 2CCA.

[58] Jfr Steel v. The State Line S.S. Co. (1877) 3 Asp.M.C. 516 HL och Lord Blackburn's uttalande på s. 519 om att "the ship shall be fit for its purpose" samt Heinz Horn - Marie Horn 1969 AMC 1495 och 1968 AMC 2548 5CCA. Se även Gilmore & Black s. 208.

I det amerikanska avgörandet Church Cooperage Co. v. Pinkney [59] skulle fartyget transportera trävaror beskrivna i certepartiet som "whisky barrell shooks". I avtalsförhandlingarna hade det framgått att godset skulle användas för att byggas till vintunnor. Efter den utförda transporten och efter att vintunnorna hade byggts visade det sig att vinet i dem smakade otympligt. Alkoholen i vinet drog ut kreosot från vintunnorna. Kreosotlukten hade kommit i de till vintunnor byggda trävarorna under sjötransporten. Fartyget hade nämligen tidigare transporterat kreosotlast. Domstolen ansåg det vara relevant att rederiet hade fått kännedom om trävarornas användningsändamål och utgick från att fartyget skulle vara i gott skick med hänsyn till syftet med transporten. - Det kan tilläggas att bortfraktaren ansågs ansvarig trots att befraktaren hade inspekterat lastrummen [60].

Exempelvis kan partsbruket eller data som framgått vid avtalsförhandlingarna beträffande befraktarens syfte med transporten vara relevanta [61]. De rekommendationer om relevansbedömning som framfördes i avsnitt 5.2. ovan kan i tillämpliga delar beaktas.

d. "En förståndig och omsorgsfull redare"- kriteriet. Sannolikheten för godsskada eller dröjsmål

Sjövärdighetskravets grundläggande syftemål i resebefraktningen är som sagt att förhindra uppkomsten av lastskada och dröjsmål. Såsom ovan har framgått kan sjövärdighetskravets närmare innehåll preciseras med hjälp av befraktarens syftemål med hela avtalet.

Som ett kriterium för den närmare bedömningen har man uppställt regeln om vad en förståndig och omsorgfull redare skulle kräva av sitt fartyg [62]. I angloamerikansk rätt hänvisas till en "reasonably prudent

---

[59] (1909) 170 F. 266 2CCA.

[60] Se i samma riktning Marine Transport Lines, Inc. v. Publicker International, Inc. 1969 AMC 446 EDPa.

[61] Jfr Falkanger (Leie) s. 168 f.

[62] Se Björkelund s. 113. Jfr Palaja s. 38 f., Falkanger (Leie) s. 174 och Rosenmeyer s. 182.

owner" och till att fartyget skall vara "reasonably fit to carry the cargo" [63]. Denna regel förtydligar endast i viss mån det närmare innehållet i sjövärdighetskravet [64].

Uttrycken visar dock att man inte har att göra med en idealredare vars fartyg med all säkerhet kan motstå sjöns alla faror och alltid exempelvis har den senaste navigationsutrustningen och annan modern teknik ombord. Fartyget kan ej heller förutsättas vara i sådant skick att det skulle vara lämpligt för alla transporter när och var som helst [65]. Detta är omöjligt och ekonomiskt oskäligt.

> Se exempelvis M.D.C. Ltd. v. N.V. Zeevaart Maatschappij "Beursstraat" [66]. Lasten hade skadats under resan. Det påstods att ventilationen och stuvningen hade varit bristfälliga. McNair, J. uttalade bl.a., s. 186: "It is not a question here of whether the shipowner has failed to adopt some new practice, but whether he is in breach in adopting a practice commonly adopted by other persons in the trade. The test in this case of this kind, of course is not absolute: you do not test it by absolute perfection or by absolute guarantee of

---

[63] Se Bradley & Sons, Ltd. v. Federal Steam Navigation Co. (1927) 27 Ll.L.Rep. 221,395 HL och (1926) 24 Ll.L.Rep. 446 CA om att fartyget skall vara "reasonably fit" samt Paterson, Zochonis & Co., Ltd. v. Elder, Dempster & Co., Ltd. (1924) 18 Ll.L.Rep. 319 HL. Se det ledande fallet i amerikansk rätt The Silvia (1898) 171 U.S. 462, s. 464: "The test of seaworthiness is whether the vessel is reasonably fit to carry the cargo which she has undertaken to transport", och även Mitchell vs. Trawler Racer Inc. 1960 AMC 1503 SC samt United States of America v. Ultramar Shipping Co., Inc. 1988 AMC 527 SDNY och General Cocoa Co. v. S.S. Lindenbank 1979 AMC 283 SDNY. Se Carver § 148, Scrutton s. 84 f. och Vandeventer s. 836.

[64] Se Vahlén s. 220 f. Jfr **bonus pater familias**- kriteriet i skadeståndsrätten och kritiken mot det Andersen (Skade) s. 71 ff. Jfr vidare Jørgensen (Liability) s. 333 ff.

[65] I ND 1975.85 (NHD) konstaterades att "Ikke enhver bagatellmessig feil kan dog komme i betraktning og lede til karakteristikken usjødyktighet...". Jfr ND 1973.450 (NHD). Se i samma riktning Yawata Iron & Steel Co. Ltd. v. Anthony Shipping Co., Ltd. 1975 AMC 1602 SDNY. Se Björkelund s. 111 f. om obegränsad och absolut sjövärdighet. Se även Falkanger (UNCTAD-SIDA) s. 107 och Knoph s. 158. Se vidare Carver § 148 bl.a.: "But the duty to supply a seaworthy ship is not equivalent to a duty to provide one that is **perfect**, and such as cannot break down except under extraordinary peril".

[66] /1962/ 1 Lloyd's Rep. 180 QB.

successful carriage. It has to be looked at realistically, and the most common test is: Would a prudent shipowner, if he had known of the defect, have sent the ship to sea in that condition?" I det konkreta faller ansågs inte sjöovärdighet föreligga [67].

Det gäller därmed att uppställa en skälig gräns inom ramen för vilken sannolikheten för godsskada eller dröjsmål inte ännu har stigit till en sådan nivå som inte kan godkännas. Denna sannolikhetströskel har uppenbart accepterats som grund för sjövärdighetsbedömningen [68].

Sannolikhetsbedömningen framgår av ND 1975.85 (NHD). Manskapet hade satt en vattenslang i ett pejlrör till lastrummet med påföljd att lasten vattenskadades. I stället borde vattenslangen ha satts in i ett rör till akterpeaken. Pejlrören var övermålade så att de märken som angav rörens funktion inte kunde läsas. Lastsidan hänvisade till att överstyrmannen och timmermannen var nya på fartyget varvid de inte kunnat känna till pejlrörens funktion. Fartyget var därmed sjöovärdigt. HD ansåg det vara fråga om fel vid handhavandet av fartyget. Se beträffande motiveringarna, s. 92: "Det må dog etter det jeg nå har nevnt, kunne sies att merkinger til peilerør ikke bør overmales, og at man har å gjøre med en mangel ved skipet när så skjer.

Av saerlig viktighet er det imidlertid när man spør vilken betydning en slik mangel skal tillegges ... Noen forvekslingsfare forelå således i dette tilfelle ikke, selv om merkningen til peilerørene var gjort uleselig ...

Dersom peilerørene nyttes til sitt foremål, nemlig til peiling, vil en overmaling av flensen til peilerørene ikke medføre noen fare for vannskade på lasten. När det i dette tilfellet kom vann i lasterommet, skyldtes det at peilerøret ble nyttet utenfor sitt formål.

Etter dette kan jeg ikke se at overmalingen av flensen til peilerørene skulle representere en mangel som skapte noe naerliggende fare for at lasten ikke skulle kunne komme trygt og i god behold frem til

---

[67] Se även Athenian Tankers Management S.A. v. Pyrena Shipping Inc. (The "Arianna") /1987/ 2 Lloyd's Rep. 376 QB och Marine Craft Constructors, Ltd. v. Erland Blomqvist (Engineers), Ltd. /1953/ 1 Lloyd's Rep. 514 QB.

[68] Att godsskada eller dröjsmål **de facto** har inträffat kan eventuellt utgöra ett indicium på att sjöovärdighet förelegat, om man kan hänföra skadan eller dröjsmålet till någon "brist" i fartyget. Kategoriskt och onyanserat kan detta givetvis inte accepteras. Dessutom skall det ovan uttalade om sättet att använda fartyget beaktas.

bestemmelsestedet. Jeg finner således ikke at skipet på grunn av overmalingen var usjødyktig ved reisens begynnelse" [69].

Befraktaren kan inte heller förvänta sig ett fartyg som till skicket skulle överträffa den nu nämnda standarden. "Skönhetsvärden" är inte relevanta inom ramen för sjövärdighetsbedömningen. Relevans för en högre standard än vad som följer av sjövärdighetskravet kan givetvis uppstå i enlighet med riktlinjerna i avsnitt 5. ovan.

Bortfraktaren har även möjligheter att avhjälpa felet tillfälligt, fastän det står klart att åtgärderna på längre sikt är ohållbara. Exempelvis kan maskinfelet avhjälpas för en resa genom utökning av maskinpersonalen[70].

---

[69] Se om sannolikhetsbedömningen Myhre s. 10 ff. Jfr Myrdahl s. 30 f. I American Mail Line Ltd. v. United States of America 1974 AMC 1536 WDWash konstaterades om felaktig barlastning, s. 1540: "It created an unreasonable risk of damage to cargo". Se beträffande motsatt konkret resultat än i ND 1975.85 (NHD) Coastal Rambler 1969 AMC 363 9CCA. De aktuella röröppningarna ansågs vara förväxlingsbara och fartyget var därmed sjöovärdigt.

Att även culpabedömningen, dvs. bedömningen av beteendet, ofta följer tanken om sannolika händelser i framtiden framgår särskilt tydligt av motiveringarna i ND 1975.1 (Norsk skiljedom), se. s. 16 f. om bedömningen av **culpa in contrahendo**: "Selv om man begrenser seg til risikofaktorer som er naer knyttet til rederiet - endog direkt til skibet - er det efter voldgiftsrettens opfatning ganske klart at et rederi ikke kan holdes ansvarlig for ethvert tap som er en konsekvens av at en på forhand tenkbar risiko som man ikke informert befrakteren om, materialiserer seg. Visse risikomomenter er av en slik art at befrakteren selv bør kunne ta dem i betraktning. ... Efter voldgiftsrettens oppfatning kan det bare bli tale om ansvar hvor muligheten for komplikasjoner ikke er altfor fjern; vurderingen i så henseende må ... skje ut fra situasjonen ved kontraktsingåelsen".

[70] Se tidsbefraktningsfallet Navigas International Ltd. v. Trans-offshore Inc. (The "Bridgestone Maru No. 3") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 62 QB som i första hand gällde en off hire fråga. Det var av betydelse att avgöra avtalsenligheten i en pumpningsanläggning ombord på ett tankfartyg. Av motiveringarna framgår betydelsen av uppställande av en viss sannolikhetsgräns med tanke på skador, se uttalande av Hirst, J. s. 79: " ...that, for the limited use for which this installation was intended, and reasonably anticipating careful precautions by the officers and crew to avoid mechanical damage to the cables, this installation as modified was reasonably safe". Se även Hongkong Fir Shipping Co., Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (The "Hongkong Fir") särskilt underrättens avgörande /1961/ 1 Lloyd's Rep. 159 QB även om manskapskraven i det konkreta fallet inte ansågs ha blivit uppfyllda. Se vidare Abraham Lyle and Sons v. Owners of Steamship Schwan/ The Schwan (1909) 11 Asp.M.C. 286 HL. I United States of America v. Ultramar Shipping Co., Inc. 1988 AMC 527 SDNY saknades vissa nautiska meddelanden om lokala förhållanden ombord. Detta ansågs inte vara relevant, emedan den ombordvarande lotsen ansågs besitta erforderlig information.

e. Kutym och allmänna uppfattningar inom branschen

I underavsnitt c. ovan konstaterades att yttre avtalsnormer och kausalnormer kan förtydliga befraktarens närmare syfte med avtalet. Sjövärdighetsbedömningen kan även preciseras med hjälp av kutym. Kutymen är betydelsefull inte endast i fråga om relevansbedömningen utan även vad gäller innehållsbedömningen.

> I det försäkringsrättsliga fallet ND 1959.98 (Bergen byrett) var det fråga om bemanningsspörsmål. I motiveringarna uttalades, s. 104: "Det er vanlig praksis at fartøyer som 'Solholm' går i kystfart med en besetning på 3 mann ... ".
>
> I ND 1906.414 (SøHa) ansågs inte bortfraktaren ansvarig för lastskada orsakad av värme från ångpannans skott, emedan ombord träffats sedvanliga föranstaltningar och inredningen hade godkänts av lastassuradören [71].

Fastställandet av kutym kan vara problematiskt och oklart. Vid sjövärdighetsbedömningen är den exakta gränsdragningen inte av central betydelse. Det finns belägg för att man följer allmänna uppfattningar inom branschen om vad som kan förutsättas av fartygets skick utan att frågan behöver kanaliseras via kutym. En viss anknytning finns till offentligrättsliga krav och klassificeringssällskapets regler vilka ofta kan anses ge uttryck för sådana allmänna uppfattningar [72].

---

[71] Se även ND 1904.159 (SHD), ND 1924.321 (NHD), ND 1914.111 (DHD), ND 1946.343 (Frostating lagmannsrett), ND 1942.337 (Gulating lagmannsrett), ND 1979.93 (SøHa) och ND 1958.173 (SøHa). Se Knoph s. 158, Myhre s. 6 och s. 10 och Myrdahl s. 35 f. Jfr SjöL 72 §. Se om kutymens roll vid sjövärdighetsbedömningen enligt angloamerikansk rätt Paterson, Zochonis & Co., Ltd. v. Elder, Dempster & Co., Ltd. (1924) 18 Ll.L.Rep. 319 HL och Canadian Co-Operative Wheat Producers, Ltd. v. Paterson Steamships, Ltd. (1934) 49 Ll.L.Rep. 421 PC varvid påstådd kutym inte beaktades. I Portland Trader 1964 AMC 1500 9CCA beaktades "world-wide or American custom" då det ansågs att radar inte var behövlig ombord. Se ytterligare United States-fallet i föregående not och Armour & Co. v. Compania Argentina de Navegacion, S.A. /1958/ 2 Lloyd's rep. 49 U.S. SDNY.

[72] Se Brunsvig s. 47 ff. Se även Petition of Skibs A/S Jolund 1958 AMC 277, 768 2CCA varvid det uttalades att "Regulations of authorities concerned with safety of vessels and cargoes (in this case, U.S. Coast Guard and unpublished Dutch regulations) are evidence of what is good practice, whether they have force of law or not", Manchu-

Svårigheter uppstår vid användningen av detta bedömningskriterium då man skall precisera anknytningsgruppen eller då uppfattningarna inte är enhetliga. Majoritetsuppfattningen kan i dessa fall anses vägledande [73].

I ND 1943.33 (Eidsivating lagmannsrett) uttalades att fartyget hade varit i sjövärdigt skick vid lastningen, se de närmare motiveringarna på s. 37 f.: "Det var ikke innrettet for transport av lokomotiver, men ... må skipet antas å vaere starkt nok til å føre lokomotiver på dekket forutsatt at underlaget for lokomotivene arrangeres solid nok og således at vekten fordeles over det nødvendige areal. Den oppfattning antas å vaere overensstemmende med det praktiske livs vurdering... Tilfredsstilles de krav som den almindelige oppfatning innen fagkretser har fastsatt, er man uten ansvar, selvom man ved en etterpåvurdering kan komme til det resultat at en ulykke med større eller mindre sannsynlighet kunde antas å vaere unngått om ytterligere forsiktighet, sterkere underlag eller andre foranstaltninger til saerlig betryggelse hadde vaert iakttatt".

I General Cocoa v. S.S. Lindenbank [74] uttalades i samband med argumenteringen kring bristfällig radar- och annan utrustning ombord följande, s. 296: "Whether a ship is considered seaworthy depends on her state of repair and fitness of her equipment and crew in relation to the standard of safety generally accepted in the trade or the custom and usages of the port or country from which the vessel sails" [75].

---

ria- avgörandet not 75 nedan och Transpacific Lines v. Marianas Maritime Corp. 1979 AMC 1467 TrTerrPacIs. Jfr Kalimba 1928 AMC 1905 Arb.

[73] Jfr Huser s. 448 f. om avtalstolkning.

[74] 1979 AMC 283 SDNY.

[75] Det finns ett antal motsvarande hänvisningar i amerikansk praxis. Se Asbestos Corp., Ltd. vs. Compagnie de Navigation Fraissinet et Cyprien Fabre 1973 AMC 1683 2CCA och hänvisningen till "accepted safety practices". I Steel Scientist 1936 AMC 387 2CCA uttalade domstolen i fråga om sjökort och annan liknande utrustning ombord att (s. 390) "A ship must indeed be reasonably fitted for her service, but ordinarily she need not conform to a higher standard of care than that which prevails among duly accredited masters of experience". Se i samma riktning Manchuria 1929 AMC 1539 9CCA, s. 1544: "If ... the concensus of opinion of the shipping world, by reason of experiences gained in the shipping industry, declared that the reasonable method of protecting the ship and its cargo from sea water entering into the chain lockers through the chain pipes was watertightness of the chain locker which would prevent the water going

Man har ofta framfört att de allmänna uppfattningarna och tillvägagångssätten inom facket inte undantagslöst kan styra bedömningen. Uppfattningarna kan ibland vara oriktiga och tillvägagångssätten inom facket oacceptabla [76].

> I Fred W. Sargent [77] hade ett 30 år gammalt rör på grund av hård köld brustit varvid läckage uppstod och lasten vattenskadades. Rederiet invände att fartyget opererade med en utrustning som var allmän praxis på de stora sjöarna. Domstolen accepterade dock inte en sådan invändning utan betonade att (s. 676) "general practice is not necessarily the test by which seaworthiness is to be determined" [78].

f. Vederlaget

En allmän utgångspunkt vid bedömningen av avtalsföremålets abstrakta standard är att även det presterade vederlagets storlek beaktas [79]. Vederlaget kan ha en central roll vad gäller köp och saklega.

I fråga om resebefraktning kan det dock ifrågasättas huruvida detta bedömningskriterium har någon större relevans i det nu aktuella sammanhanget. Det är inte primärt fartygets bättre eller sämre skick i jämförelse med det normala som i första hand styr fraktnivån, utan i stället läget på den internationella fraktmarknaden, transportbehovet, lasten, fartygets särskilda egenskaper osv. Det är endast av vikt att befraktarens syftemål

---

farther, the duty of the owner in tendering his vessel as seaworthy must be measured with reference to that fact". Se vidare Advance 1933 AMC 1617 2CCA och hänvisningen till "generally accepted in the trade for which the ship is used" samt M/V Amorgos (1979) SMA 1356 och hänvisningen till "accepted practice for the cleaning of cargo holds". Se dessutom M/S Christer Salen 1958 AMC 2377 2CCA, Sucrest Corp. v. M/V Jennifer 1978 AMC 2520 DMe och M/V Milly Gregos (1986) SMA 2190 om allmänna uppfattningar beträffande väderdäckets styrka. Se även det engelska M.D.C. Ltd- avgörandet vid not 66 ovan.

[76] Se hänvisningarna i föregående not. Se vidare Björkelund s. 112 ff. och Myhre s. 9 f. Jfr Falkanger (Leie) s. 167.

[77] 1940 AMC 670 EDMich.

[78] Se i samma riktning Indien 1934 AMC 1050 9CCA s. 1061.

[79] Se avsnitt 4.3. ovan. Jfr KöpL 19 § 1 mom. 3)- punkten.

tillgodoses inom ramen för den tidigare uppställda allmänna sannolikhetsgränsen. Resebefraktningsavtalets resultatbetonade karaktär accentueras. Bortfraktaren är ofta tvungen att kräva högre frakt för nya eller välutrustade fartyg för täckande av kapital-, ränte-, och andra liknande kostnader än då det gäller äldre fartyg. I sådana fall styrs fraktnivån ej heller av att befraktaren utgår från en speciell standard som skulle avvika från det som i övrigt anses vara relevant beträffande fartygets egenskaper.

Å andra sidan kan fraktens storlek inte helt förbises i sammanhanget, men frågan är av subsidiär karaktär [80].

g. Ytterligare bedömningskriterier beträffande den tekniska sjövärdigheten och resevärdigheten

Uppgifter i certepartiet kan precisera sjövärdighetsbedömningen [81].

Fartområdet och tidpunkten för transporten är i regel avtalade i certepartiet.

Enligt SjöL 8 § skall farvattnen och årstiden beaktas vid sjövärdighetsbedömningen. Detta gäller även i befraktningsavtalsrelationen [82].

> Ett antal konkretiseringar kan vidtas i stöd härav. Fribordsreglerna ger upphov till variationer beträffande nedlastning på olika områden och under olika årstider, se närmare avsnitt 7.4.3.1. nedan [83]. Ett icke- isförstärkt fartyg är sjövärdigt på Medelhavet i mars, men knappast på Bottenviken samma årstid särskilt om isbrytarassistans inte kan erhållas [84]. De förutsebara väderleksförhållandena kan hän-

---

[80] Jfr Falkanger (Leie) s. 170 f.

[81] Se Rosenmeyer s. 177.

[82] Se ND 1951.535 (Frostating Lagmannsrett) s. 538 samt vidare Björkelund s. 74 f. och s. 110 ff. Se även M.D.C. Ltd.- avgörandet vid not 66 ovan samt Benedict (2A) s. 7-9. Jfr Falkanger (Leie) s. 169.

[83] Se Björkelund s. 102 f. Se vidare Eisenerz G.m.b.H. v. Federal Commerce & Navigation Co., Ltd. (The "Oak Hill") /1970/ 2 Lloyd's Rep. 332 Can.Ct. Se dessutom Benedict (2A) s. 7-11.

[84] Jfr Befraktning s. 14.

föras till dessa bedömningskriterier [85]. Även bemanningskraven kan preciseras.

Se ND 1917.268 (Overretten i København) s. 271: "... naar hensees til den vanskelige Passage efter Mørkets Frembrud i et Sund med slukkede Fyr, kan Skibs och Ladnings Skaebne ikke ansees at haeve vaeret paa forsvarlig Maade varetagne i en med paagaeldende Farvands Beskaffenhed og med Navigering ukyndig Matros' Haand, og der kan ikke gaaes ud fra, at Grundstødningen ikke vilde vaere undgaaet, saafremt paa det Tidspunkt en kyndig Mand havde havt Vagten".

Den avtalade resans längd påverkar bedömningen [86].

Etapp- principen kan föranleda vissa modifikationer i det ovan sagda, se avsnitt 7.5.1.1. nedan.

Den i certepartiet angivna fartygstypen ger en närmare uppfattning om hurudan kvalitativ last som över huvud taget kan transporteras eller hur den avsedda lasten kan transporteras [87]. Fartygstypen behöver inte vara direkt ägnad för transporten så länge som det kan anses att den godtagbara sannolikhetsgränsen för godsskada eller dröjsmål inte har överskridits [88].

Fartygets ålder påverkar bedömningen [89]. Genom att detta framgår ur certepartiet vid omnämnandet av byggnadsåret skall befraktaren anses vara

---

[85] Se Björkelund s. 74 ff. samt avsnitt 7.4.1.1. ovan.

[86] Jfr Knoph s. 158.

[87] Se det äldre avgörandet Agwimoon 1928 AMC 645 DMd där det hänvisades till att läckage inte tilläts beträffande en tanker, men att läget beträffande torrlastfartyg var ett annat. Jfr The Erik Boye (1929) 34 Ll.L.Rep. 442 Adm. Jfr vidare Pappenheim s. 146 och Gilmore & Black s. 209.

[88] Se särskilt Compania Cantabrica de Navegacion v. Anglo-American Oil Co. (1923) 16 Ll.L.Rep. 235 KB och uttalandet av Bailhache, J. på s. 237: "There are great dangers in carrying oil, and particularly spirit, in a cylindrical oil tank steamer, but this particular steamer, which was chartered as a cylindrical tank steamer, was as fit as a cylindrical tank steamer could be for that purpose, and in my judgement that was all that the shipowners contracted for in this case". Se vidare Falkanger (Leie) s. 168 f. Jfr ND 1975.85 (NHD), ND 1943.33 (Eidsivating lagmannsrett), ND 1979.93 (SøHa), ND 1958.173 (SøHa) och ND 1947.152 (SøHa).

[89] Se exempelvis The Assunzione /1956/ 2 Lloyd's Rep. 468 Adm.

medveten om vissa eventuella ytterligare risker [90]. Åldern kan dock medföra att bortfraktaren måste vidta speciella förberedelser för resan exempelvis beträffande stuvningen [91]. De allmänna uppfattningarna inom branschen kan prioriteras vid avvägningen och bortfraktaren kan inte undgå att exempelvis förnya viss utrustning ombord. Det förefaller självklart att exempelvis sjökort och nautiska publikationer skall vara tillräckligt ajourförda [92], men ombord på fartyget behöver inte i övrigt den senaste utvecklingen till alla delar ha uppföljts [93].

Åldern påverkar främst skrovets och maskineriets hållbarhet. Frågan har ett nära samband med den offentligrättsliga sjösäkerhetsregleringen, se avsnitt 7.4.3.1. nedan.

Även certepartiets beskrivning av lasttypen kan ha betydelse vid bedömningen exempelvis med hänsyn till stabilitetsfrågor [94].

h. Ytterligare bedömningskriterier beträffande lastvärdigheten

Lastvärdigheten är betydelsefull i resebefraktningen, emedan den ofta blir föremål för besiktning före lastningens början.

---

[90] I E.B. Aaby's Rederi A/S v. Union of India (The "Evje" (NO.2)) /1976/ 2 Lloyd's Rep. 714 QB betonades att problem med fartygets (s. 718) "fuel valves ... was no more than what one would expect in a vessel of this age". Sjöovärdighet ansågs inte föreligga.

[91] Se The Standale (1938) 61 Ll.L.Rep. 223 Adm.

[92] Se General Cocoa- avgörandet vid not 74 ovan om radar ombord och Fred W. Sargent- avgörandet vid not 77 ovan. Se Björkelund s. 75 och s. 113 ff. samt vidare Befraktning s. 94, Tiberg (Demurrage) s. 319 f., Myrdahl s. 32, Sejersted s. 54 och Benedict (2A) s. 7-7 ff. Jfr The Southwark (1903) 191 U.S. 1. Jfr vidare Sommer s. 80 beträffande tidsbefraktning.

[93] Se NRt. 1914.470 och Pennsylvania 1958 AMC 1775 9CCA om svetsade fartyg. Jfr The Australia Star (1940) 67 Ll.L.Rep. 110 Adm, Tinmouth's, Ltd. v. Hughes Bolckow Shipbreaking Co., Ltd. (1934) 49 Ll.L.Rep. 467 KB och W. Angliss & Co. (Australia) Proprietary, Ltd. v. P. & O. Steam Navigation Co. (1927) 28 Ll.L.Rep. 202 KB.

[94] Se Sindballe s. 317. Se även S.S. Finland 1970 AMC 392 Arb. Jfr Falkanger (Konsekutive) s. 50.

Relativitetsprincipen behöver inte ha en lika framträdande roll som beträffande den tekniska sjövärdigheten eller resevärdigheten. Exempelvis skall lastrummen vara rengjorda på lika sätt oberoende av resans längd [95].

I tillämpliga delar kan bedömningskriterierna anses vara desamma som i underavsnitt g. ovan. Särskilt certepartiets beskrivning av lasttypen accentueras [96].

Lasttypens beskrivning kan medföra att höga krav uppställs för fartyget och i många certepartier betonas det särskilt att fartyget skall vara lämpligt för den avtalade lasten [97]. Kraven på lastrummens rengöring är aktuella exempelvis i fråga om oljetransporter [98].

---

[95] Jfr Falkanger (Konsekutive) s. 50.

[96] Se SjöL 76 § 3 mom. och hänvisningen till "godset". Haag- reglernas engelskspråkiga text relaterar dock inte lastvärdigheten till bestämt gods med beaktande av bokstavstolkning, se art. 3.1.: "The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to: ... (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation". Se om lasttypens inverkan på bedömningen Befraktning s. 94, Björkelund s. 104 f., Falkanger (Transportkontrakter) s. 391, Knoph s. 158, Sejersted s. 54, Rosenmeyer s. 177 och Wüstendörfer s. 239. Se vidare exempelvis R. & W. Paul v. National Steamship Co., Ltd. (1937) 59 Ll.L.Rep. 28 KB, The British Oil & Cake Mills, Ltd. v. Compania Petrolifera Hispano Americana (1927) 28 Ll.L.Rep. 50 KB samt det äldre avgörandet Tattersall v. National Steamship Co., Ltd. (1884) 5 Asp.M.C. 206 QB om djurtransport. I M/V Procer Ignacio Iturbe (1985) SMA 2109 avvisade resebefraktaren fartyget i anledning av besiktningsmannens rapport. Fartyget hade hål i däcksluckorna. Lasttypen - socker i säckar - var av avgörande betydelse vid bedömningen. Se vidare Southwark (1903) 191 U.S. 1 s. 9, tidsbefraktningsfallet Heinz Horn - Marie Horn 1969 AMC 1495 och 1968 AMC 2548 5CCA, Agwimoon 1928 AMC 645 DMd och M/V Hickory (1987) SMA 2370. Se även Benedict s. 1-26 f. och Gilmore & Black s. 208 f.

[97] Se exempelvis Bulk Sugar Charter - U.S.A. kl 10 (a).

[98] Se exempelvis ND 1956.107 (NHD), Associated Bulk Carriers Ltd. v. Shell International Petroleum Co. Ltd. (The "Nordic Navigator") /1984/ 2 Lloyd's Rep. 182 QB varvid bevisningens betydelse beträffande tankrengöringen accentuerades och varvid resebortfraktaren inte ansågs ha begått avtalsbrott, Nello Simoni v. A/S M/S Straum (1949) 83 Ll.L.Rep. 157 KB, Amerada Hess Corp. v. S/T Mobil Apex 1979 AMC 2406 2CCA varvid principen om "reasonable fitness" betonades på s. 2408 och Sucrest Corp. v. M/V Jennifer 1978 AMC 2520 DMe s. 2534. Se Gram s. 53 och Vogth-Eriksen s. 200 ff.

Lastrummen och deras skick kan bli föremål för en detaljerad beskrivning i certepartiet. Härtill anknyts befraktarens rätt att besiktiga lastrummen och en beskrivning av laster på tidigare resor.

> Fartygets "kvantitativa" egenskaper är preciserade genom lastkapacitetsbeskrivningen, se avsnitt 6.6. ovan. Den indirekta lastkapacitetsangivelsen har ansetts medföra en resultatbetonad förpliktelse för bortfraktaren. Beskrivningen av lasttypen kunde eventuellt tolkas ge upphov till en indirekt förpliktelse för bortfraktaren i kvalitativt hänseende med påföljd att det är fråga om fartygets särskilda egenskaper eftersom uppgiften ingår i certepartiet. Det saknas dock belägg för sistnämnda alternativ. Åtskillnaden har betydelse med hänsyn till skadeståndsansvarets grund och friskrivningsklausulernas tolkning, se avsnitten 6.2.5. och 7.3.1. ovan..

Bedömningen försvåras om lasttypen inte framgår av certepartiet, av yttre avtalsnormer eller av kausalnormer. I tidsbefraktningen är läget detsamma vad gäller lastvärdigheten. I generaltidscertepartierna förtydligas lasttypen i regel inte. Hänvisningen i SjöL 76 § 3)- punkten till bestämt gods kan vid avsaknad av en relevant beskrivning av lasttypen i resebefraktningsfall inte tolkas så att fartyget skall vara lämpat för alla de olika typer av gods som befraktarsidan vill avlämna. Det är i stället motiverat att anse att det tidsbefraktningsrättsliga bedömningsrekvisitet "vanlig fraktfart" slår igenom [99]. Å andra sidan kan en optionsrätt för resebefraktaren av alternativa lasttyper vara betungande för resebortfraktaren, emedan det har ansetts att lastvärdigheten skall motsvara den slutgiltiga optionen [100].

---

[99] Se Noemijulia Steamship Co., Ltd. v. Minister of Food (1950) 84 Ll.L.Rep. 354 CA och Time Charters s. 86 f. Jfr Gram s. 53.

[100] I Stanton v. Richardson (1875) 3 Asp.M.C. 23 HL tolkades befraktaren ha rätt att avlämna alternativa laster av "sugar in bags, hemp in compressed bales, and/or measurement goods". Det hade avtalats om skilda fraktrater för torrt och vått socker. Då befraktaren avlämnade vått socker visade det sig att fartygets pumpar inte var tillräckligt effektiva för att från fartyget avlägsna den vätska som härvid uppstod. Fartyget ansågs i relation till denna last inte ha varit i sjövärdigt skick. Se även "Portofino" (Owners) v. Berlin Derunaptha (1934) 49 Ll.L.Rep. 62 CA. Se ytterligare Falkanger (Konsekutive) s. 73 f. och s. 106. Se Tiberg (Demurrage) s. 313 om optionsrättens betydelse för fartygets "readiness" i liggetidsbemärkelse.

7.4.2. Tidsbefraktning

7.4.2.1. Om funktionsfördelningen

I tidsbefraktningen fördelas funktionerna, kostnaderna och ansvaret mellan parterna som utgångspunkt på ett annat sätt än i resebefraktningen. Tidsbefraktningens för sjövärdighetsbedömningen betydelsefulla särdrag framgår av sedvanliga certepartiklausuler samt av SjöL 137 - 139 §§. I NUSjöL föreslås inte ändringar i dessa principer.

Ur tidsbortfraktarens synvinkel kan sjövärdighetsansvaret i stöd av SjöL 123 § aktualiseras gentemot konossementsinnehavaren, men i sådant fall har man att göra med en konvertering till godsskada eller dröjsmål med godsets utlämnande. **De facto** kan denna omständighet medföra att tidsbortfraktaren avhjälper bristen på sin bekostnad och inkräver kostnaderna i efterhand av tidsbefraktaren som på grund av certepartiregleringen eller på grund av andra omständigheter haft skyldighet att åtgärda bristen. För tidsbortfraktaren uppstår ett läge varvid den passivas fördel inte fungerar, se härom avsnitt 6.2.6. ovan.

Oberoende av funktionsfördelningsaspekternas eventuella inverkan på sjövärdighetsbedömningen kan man onekligen utgå från en likadan närmare indelning som i fråga om resebefraktningen, dvs. det tidsbefraktade fartyget skall vara tekniskt sjövärdigt, resevärdigt och lastvärdigt i enlighet med de riktlinjer som framförs i avsnitt 7.4.2.2. nedan [101].

I tidsbefraktningen bibehåller tidsbortfraktaren fartygets nautiska ledning, medan tidsbefraktaren övertar den kommersiella ledningen [102]. Det är givetvis nödvändigt att i många fall närmare precisera denna grovindelning.

> Tidsbefraktarens kommersiella befogenheter begränsas i många hänseenden, exempelvis med hänsyn till lasten, fartområdet och be-

---

[101] Jfr ND 1913.393 (NHD) samt Palaja s. 38 ff. och Michelet s. 410 f. Lastvärdigheten kan särskilt ha preciserats i certepartiet. Se NYPE rad 22: "Vessel on her delivery to be ready to receive cargo with clean-swept holds ..." och Shelltime 3 kl 2 (a) om kravet på att fartyget skall vara "in every way fit to carry crude petroleum and/or its products ...".

[102] Se Kom.miet. 1939:8 s. 86, Palaja s. 33 ff., Riska s. 142 ff., Grönfors (Sjölagens) s. 253 ff., Ramberg s. 53 ff., Jantzen s. 334 ff., Michelet s. 415 f., Schlegelberger & Liesecke s. 248 f. och Vandeventer s. 806 f. Se om svårigheterna i tysk rätt beträffande tidsbefraktningens juridiska karaktär Schaps & Abraham s. 438 ff. och s. 491, Willner s. 46 f., s. 85 ff. och s. 90 samt Wüstendörfer s. 228 ff.

fraktningsperioden. I stöd av safe port-, is- och liknande klausuler har bortfraktaren rätt att vägra låta fartyget anlöpa en osäker hamn. Detsamma framgår av SjöL 142 §. Motsvarande omständigheter kan aktualiseras i resebefraktningen.

Sjövärdigheten gäller endast inom ramen för tidsbefraktarens kommersiella befogenheter. Å andra sidan kan sjövärdighetsförpliktelsen inte undgås genom en hänvisning till att det är fråga om en osäker hamn och en överträdelse av tidsbefraktarens befogenheter. Den exakta gränsdragningen kan ibland bereda på problem och ofta borde parterna i certepartiet precisera fartygets egenskaper för att undvika denna problemställning. Som exempel kan nämnas fartygets förmåga att operera i isförhållanden. Om frågan ses som en överträdelse av tidsbefraktarens befogenheter kan tidsbortfraktaren - främst genom befälhavarens beslut - vägra låta fartyget anlöpa det isbelagda området och tidsbefraktaren svarar eventuellt för skador på fartyget. Om sjöovärdighet anses föreligga kan tidsbortfraktaren vara ansvarig för att fartyget inte har uppnått den av tidsbefraktaren beordrade hamnen [103]. Motsvarande gränsdragningsproblem har berörts i avsnitt 6.8. ovan vid not 4.

---

[103] Se även SjöL 77 § 1 mom. och 89 § 2 mom. för resebefraktningens del. Frågan om osäkra isförhållanden kontra fartygets sjövärdighet - lämplighet för gång i is - accentuerades vid utarbetandet av den av Finlands Skeppsmäklareförbund rekommenderade isklausulen avsedd att användas vid resebefraktning i vintertrafik på finska vatten, se cirkulär 2/88. Jfr M/V Ming Summer (1988) SMA 2490 om användningen av en för finska förhållanden typisk isklausul.

Se vidare Hoppu (DL) passim, Palaja s. 243 ff., Braekhus (Ishindringer) s. 227, Falkanger (Transportkontrakter) s. 392 f. och Michelet (Om skade) s. 524 ff.

I Leeds Shipping Co., Ltd. v. Societe Francaise Bunge (The "Eastern City") /1958/ 2 Lloyd's Rep. 127 CA uttalade Sellers, L.J., s. 130 f.: "It is well established that the safety or unsafety of a port must be assessed in regard to the actual vessel which has been chartered to use the port ... The safety of the port should be viewed in respect of a vessel properly manned and equipped, and navigated and handled without negligence and in accordance with good seamanship". Jfr M/V Captain Gregos (1987) SMA 2404. Se även Time Charters s. 250 ff.

Frågan reflekteras även i off hire- situationer när det gäller att avgöra huruvida tidsförlusten beror på fartyget eller på yttre förhållanden. Se särskilt motiveringarna i Navigas International Ltd. v. Trans-offshore Inc. (The "Bridgestone Maru No. 3") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 62 QB och Belcore Maritime Corp. v. F.lli Moretti Cereali S.p.A. (The "Mastro Georgis") /1983/ 2 Lloyd's Rep. 66 QB. Se dessutom C.A.Venezolana de Navegacion v. Bank Line Ltd. (The "Roachbank") /1988/ 2 Lloyd's Rep. 337 CA och /1987/ 2 Lloyd's Rep. 498 QB, Actis Co. Ltd. v. Sanko Steamship Co. Ltd. (The "Aquacharm") /1982/ 1 Lloyd's Rep. 7 CA, The Sanko Steamship Co. Ltd. v. Fearnley and Eger A/S (The "Manhattan Prince") /1985/ 1 Lloyd's Rep. 140 QB om tolkningen av off hire- klausulen i Shelltime 3, Sidermar S.p.A. v. Apollo Corp.

Det är vanligt att standardklausulerna överför vissa funktioner beträffande sjövärdigheten på tidsbefraktaren. Det kan vara fråga om åtgärder utöver "vanlig fraktfart" eller bunker eller lastning, stuvning och lossning. I SjöL 138 - 139 §§ ingår en reglering av dessa frågor [104].

Standardcertepartierna utgår från att bortfraktaren vid fartygets avlämnande tillhandahåller en viss mängd bunker ombord enligt vad certepartiet närmare stipulerar och att tidsbefraktaren betalar värdet av denna bunker [105]. Detta gäller i motsatt riktning vid fartygets återlämnande. Det är i första hand kostnadsfördelningsaspekter som gör sig gällande, men om bunkerkvaliteten är dålig vid avlämnandet kan det vara fråga om sjöovärdighet [106].

Det är naturligt att tidsbefraktaren ombesörjer och står för bunkerkostnaderna under tidsbefraktningsperioden då man beaktar hans rätt att kommersiellt dirigera fartyget. Bortfraktaren kan omöjligen beakta ett sådant kostnadselement i sina fraktkalkyler.

Standardklausulerna påverkar beträffande bunker närmast kostnadsfördelningen [107]. Även utan klausulstöd kan man utgå från att bortfraktaren med hänsyn till sjövärdigheten har ett visst ansvar för bunker både kvalitativt och kvantitativt trots att tidsbefraktaren sörjer och står för bunkerkostnaderna under befraktningsperioden. Närmare sagt, bortfraktaren har en fortgående övervakningsskyldighet så att fartygets resevärdighet inte försämras av bunkerleveransen. Det är naturligt att övervakningen är lättare med hänsyn till kvantiteten än kvaliteten [108]. Se ytterligare om ansvaret för bränsle vid noterna 101 - 104 under 6.7. ovan.

(The "Apollo") /1978/ 1 Lloyd's Rep. 200 QB och Court Line, Ltd. v. Dant & Russell, Inc. (1939) 64 Ll.L.Rep. 212 KB. Se vidare Poor (Informal) s. 16 f.

[104] Se om funktionsfördelningen i fartygslega Falkanger (Leie) s. 174 ff.

[105] Se exempelvis Linertime kl 6.

[106] Se Westfal-Larsen & Co. A/S v. Colonial Sugar Refining Co., Ltd. /1960/ 2 Lloyd's Rep. 206 Austr.Ct.

[107] Se exempelvis Baltime kl 4, Linertime kl 5, NYPE kl 2 och Shelltime 3 kl 6.

[108] Se ND 1931.65 (Bergen byrett). Se vidare Palaja s. 48 ff., Grönfors (Sjölagens) s. 256, Gram s. 184, Jantzen s. 346 f., Krüger (Transportomlegning) s. 338 och Michelet s. 415 ff. Bristfällig bunkerkvalitet behöver inte föranleda sjöovärdighet. Den kan påverka endast bunkerkonsumtionen.

Det nu sagda avser bränsle till fartygets maskineri. Bränsle för andra ändamål bekostas av bortfraktaren.

Det är sedvanligt att standardcertepartierna ålägger tidsbefraktaren att ombesörja lastning, stuvning och lossning trots att formuleringarna inte till alla delar är problemfria. Befälet och besättningen skall endast ge sedvanligt bistånd [109]. Helt undantagslöst gäller denna fördelning inte[110].

Enligt SjöL 139 § skall tidsbefraktaren ombesörja lastning, stuvning och lossning med undantag för sedvanlig medverkan från fartygets sida. De normala standardklausulerna har därmed ingen särskild relevans i nordisk rätt. Däremot är läget ett annat i angloamerikansk rätt varvid en explicit överföring av funktionerna krävs i fråga om lastning, stuvning och lossning.

Särskilt stuvningen kan påverka sjövärdigheten genom att fartyget överlastas eller blir instabilt. Bortfraktaren har dock även i detta hänseende en fortgående övervakningsskyldighet så att stuvningen inte medför sjöovärdighet. Se om dessa aspekter vid noterna 228 - 242 under 6.6. ovan. Tidscertepartiets friskrivningsklausul kan dock ge upphov till avvikelser, se avsnitten 6.2.5.2. och 7.3.1. ovan.

SjöL 138 - 139 §§ ger inte en uttömmande bild av funktionsfördelnings-, kostnadsfördelnings- och ansvarsfrågorna. Frågan återkommer i diverse sammanhang nedan.

7.4.2.2. Sjövärdighetsbedömningen

Den kasuistik som behandlades i avsnitt 7.4.1.1. ovan har betydelse i tidsbefraktningssammanhang [111]. Å andra sidan kan sjöovärdigheten endast ha berört en resa och har inte bestående betydelse, exempelvis i fråga om dålig stabilitet på grund av bristfällig stuvning. Vid fel som har betydelse utöver en resa har tidsbefraktaren bättre möjligheter att framställa krav inom ramen för felreglerna än resebefraktaren.

Vad gäller de närmare bedömningskriterierna kan indelningen följa det som fastställdes för resebefraktningens del.

---

[109] Jfr Diamond s. 5 ff.

[110] Se exempelvis Shelltime 3 kl 13 varvid det framgår att "Stevedores when required shall be employed and paid by Charterers, but this shall not relieve Owners from responsibility at all times for proper stowage, which must be controlled by the master ...".

[111] Jfr Palaja s. 44, Falkanger (Leie) s. 177, Willner s. 46 ff. och Time Charters s. 86 ff.

Tidsbefraktningsavtalets syftemål är av central betydelse. Medan det i fråga om resebefraktningen är möjligt att utgå från huvudsyftemålet transport av gods, är läget inte detsamma i tidsbefraktningen. Tidsbefraktning för godstransporter direkt eller genom underbortfraktning är givetvis vanligt, men fartyget kan befraktas även för andra ändamål. Det används för passagerartransporter, för supplyverksamhet på något särskilt havsområde, för logiändamål osv. [112]. Från godstransporter avvikande syftemål medför en nyansering i sjövärdighetsbedömningen [113]. Sjövärdighetskravets syftemål är inte undvikande av godsskada. Exempelvis hänvisar man beträffande tidsbefraktade supply- fartyg till operationsduglighet [114].

I det följande är utgångspunkten att fartyget har tidsbefraktats för att användas för godstransporter. Beträffande övriga befraktningsändamål kan framställningen beaktas i tillämpliga delar [115].

Uppställandet av en godtagbar sannolikhetsgräns för godsskada eller dröjsmål är relevant [116].

Kutym och allmänna uppfattningar inom branschen skall beaktas [117].

---

[112] Se om olika ändamål med tidsbefraktningen exempelvis ND 1951.1 (NHD), ND 1936.296 (NHD), ND 1981.204 (Hålogaland lagmannsrett), ND 1980.269 (Oslo byrett) och ND 1957.166 (SøHa). Jfr ND 1979.263 (Göteborgs tingsrätt), ND 1900.53 (Christiania sjøret) och ND 1975.211 (Norsk skiljedom). Se även New Northland 1932 AMC 900 EDNY.

[113] Se SjöL 170 § om passagerartransporter. I Incharpass avsett för tidsbefraktning av passagerarfartyg och med NYPE som förebild stipuleras om "passagerarvärdigheten" bl.a. att fartyget skall avlämnas "in a thoroughly efficient state in ..., passenger accommodation and equipment of every kind whatsoever and, in particular, that set out in the Description of the Vessel and Passenger Accommodation Plan and Inventory for and during the service". Se NSM 1968 s. 4151.

[114] Se Gade & Woxholth s. 42 ff.

[115] Även SjöL:s stadganden om tidsbefraktning avser formellt tidsbefraktning för godstransporter. Se SOU 1936:17 s. 207 och Grönfors (Sjölagens) s. 220.

[116] Se ND 1971.46 (Hålogaland lagmannsrett) s. 56 om ouppfyllda pålägg av mindre vikt och ND 1960.353 (Svensk skiljedom) om bristfällig stuvning. Se vidare Falkanger (Leie) s. 173 ff. Se även The Bridgestone Maru och The Hongkong Fir- avgörandena i not 70 ovan. I angloamerikansk rätt kan sannolikhetsgränsen anses ha beröringspunkter med **de minimis**- regeln, se Time Charters s. 86.

[117] Se Falkanger (Leie) s. 167, Jantzen s. 344 och Bredholt & Philip s. 190. Se även Paterson, Zochonis & Co., Ltd. v. Elder, Dempster & Co., Ltd. (1924) 18 Ll.L.Rep. 319 HL och Chellew Navigation Co., Ltd. v. Appelquist Kolimport, A.G.

I tidscertepartiets sedvanliga allmänna formulering hänvisas till lämplighet för "ordinary cargo service". I SjöL 138 § stadgas att fartyget skall vara sjövärdigt med hänsyn till "vanlig fraktfart". Detta kunde tolkas så att sjövärdigheten utöver vanlig fraktfart skall ombesörjas i sin helhet av tidsbefraktaren. "Vanlig fraktfart" kan dock tolkas vara av subsidiär betydelse i sådana fall då certepartiet, de yttre avtalsnormerna och kausalnormerna ger bidrag till sjövärdighetsbedömningen i enlighet med det som framfördes i samband med resebefraktningen i avsnitt 7.4.1.2. ovan. Fartyget skall vara i sjövärdigt skick för den vanliga fraktfart som krävs enligt dessa närmare specifikationer. Motiven ger belägg för denna tolkning av SjöL 138 § och även den allmänna formuleringen kan uppenbart tolkas på motsvarande sätt [118].

Inverkan av fraktens storlek på sjövärdighetsbedömningen har uppenbart större betydelse vid tids- än vid resebefraktningen. Tidsbefraktaren har inte alltid klart för sig hurudana laster fartyget kom-

---

(1933) 45 Ll.L.Rep. 190 KB varvid fartyget saknade lämpligt dräktighetsbevis vid anlöp i svensk hamn. I avgörandet uttalades att det inte var praxis att fartyg på en sådan resa besatt ifrågavarande bevis. Sjöovärdighet ansågs inte föreligga. Jfr legofallet Neubros Corp. vs. Northwestern National Insurance Co. 1972 AMC 2443 EDNY om hänvisningen till allmän praxis beträffande en präms förmåga att bära viss tyngd på däcket.

[118] Se Kom.miet. 1939:8 s. 86 och SOU 1936:17 s. 208 f. samt hänvisningen till "Föreligger ej särskilt avtal, är alltså bortfraktaren ej pliktig bekosta särskilda inrättningar ...". Jfr Instilling 1936 s. 67. I NUSjöL preciseras frågan så att fartyget skall uppfylla de krav som ställs i fraktfart i det fartområde som befraktningsavtalet anger. Formuleringen beaktar certepartiets och de yttre avtalsnormernas preciserande effekt endast med hänsyn till teknisk sjövärdighet och resevärdighet. Däremot synes man inte inkludera kausalnormernas relevans och ej heller lasttypens preciserande effekt med hänsyn till lastvärdigheten.

Se Heinz Horn - Marie Horn 1969 AMC 1495 och 1968 AMC 2548 5CCA s. 2561 varvid det framfördes att "The capacity of the ship to perform the role assigned by the charter party is an aspect of the seaworthiness of the vessel" och Texaco, Inc. v. Universal Marine, Inc. 1976 AMC 226 EDLa och hänvisningen till "the trade for which she was intended". I M.S. Augvald 1965 AMC 1614 Arb ansågs bortfraktaren vara skyldig att införskaffa ett certifikat som behövdes på grund av den särskilda last som skulle transporteras. I motiveringarna uttalades att (s. 1617) "There is no doubt that all concerned knew that the vessel was allocated to load a cargo of grain". Jfr Gesellschaft Burgerlichen Rechts v. Stockholms Rederiaktiebolag Svea (The "Brabant") /1965/ 2 Lloyd's Rep. 546 QB. Jfr vidare Henry Rowson v. W. Bruns & Co. 1976 AMC 34 SDNY.

Se även Time Charters s. 87 om betydelsen av lastens beskrivning.

mer att transportera [119]. Han kan i regel räkna med att ett fartyg med hög standard är lättare att underbortfrakta än ett fartyg i sämre skick. Vederlaget är i det första fallet högre. Tidsbefraktningen är till sin karaktär mera fartygscentrerad än resebefraktningen. I sistnämnda befraktningsform förekommer exempelvis ofta substitutions- och TBN- klausuler, medan motsvarande möjligheter i regel saknas i tidsbefraktningen. Fraktens storlek skall dock avvika väsentligt från det normala på fraktmarknaden för att den skall beaktas i bedömningen. Smärre fluktuationer kan inte indikera att fraktnivån berott på fartygets skick [120].

Vad gäller användningen av andra preciseringar med hänsyn till den tekniska sjövärdigheten ger certepartiet ofta åtminstone en ram genom det tillåtna fartområdet. Kraven på den tekniska sjövärdigheten är höga om fartyget går i "world-wide trade" med endast en IWL- begränsning [121].

Tidsbefraktningsperioden skall beaktas [122]. Om perioden exempelvis omfattar endast en sommarsäsong, medför detta knappast att fartyget skall vara ägnat för vintertrafik. Frågan om tidsfaktorns betydelse behandlas närmare i avsnitt 7.5.2.2. nedan, men om man utgår från att bortfraktaren skall upprätthålla fartygets skick under befraktningsperioden kan bedömningen nyanseras så att visst slitage skall accepteras. Fartyget kan inte bevara den ursprungliga standarden under en längre tidsbefraktningspe-

---

[119] En grovindelning görs givetvis redan med beaktande av fartygstypen. Ett torrlastfartyg transporterar inte flytande oljelaster.

[120] Se Falkanger (Leie) s. 170 som hänvisar till vederlaget som bedömningskriterium vid fartygslega. Jfr ND 1979.33 (Hålogaland lagmannsrett) om tolkning av en re-delivery- klausul och om vederlagets betydelse. Se även Neptun Lines, Inc. vs. Hudson Valley Lightweight Aggregate Corp. 1973 AMC 125 SDNY som gällde prämhyra, s. 128: "I find that the Eaton Point, although not in excellent condition, was seaworthy, in that she was sufficient to the task for which she was chartered. I also find that Hudson Valley knew that it would not be getting a vessel in prime condition and was placed on notice of this fact because the rate charged was far below normal, and because of difficulty in underwriting the full ... risk". Se tidsbefraktningsfallet Terkol Rederierne v. Petroleo Brasileiro (The "Badagry") /1985/ 1 Lloyd's Rep. 395 CA om en substitutionsklausul i ett tidscerteparti.

[121] IWL = Institute Warranty Limits är det område där kaskoförsäkringen gäller. Om farten utvidgas utöver denna gräns till isbelagda vatten debiterar bortfraktaren i regel ett istillägg med beaktande av förhöjningen i kaskoförsäkringspremien. Se även Jantzen s. 381 f.

[122] Fartygets hållbarhet accentueras vid långtidscertepartier. Se Clarke (1977) s. 493.

riod[123]. Bedömningen utan en konvertering till godsskada eller dröjsmål kan förete särskilda problem. Man kan inte med lätthet konkretisera den godtagbara sannolikhetsgränsen vad gäller den tekniska sjövärdigheten.

Även certepartiuppgifterna om fartyget, dess storlek, typ och ålder påverkar bedömningen [124].

I princip gäller likadana bedömningskriterier för resevärdigheten som ovan har anförts för den tekniska sjövärdighetens del. Till resevärdighetens karaktär hör dock att frågan avgörs i enlighet med den konkreta resan [125]. Resevärdigheten kan inte ges något exakt innehåll innan tidsbefraktaren inom ramen för sina kommersiella befogenheter har preciserat den förestående resan. Dessförinnan skall fartygets resevärdighet uppfylla de krav som gäller för vanlig fraktfart.

Bortfraktaren skall även se till att fartyget är lastvärdigt såsom tidigare har nämnts [126]. Det är givetvis möjligt att parterna överenskommer om en närmare fördelning av förpliktelserna, men det torde höra till ovanligheterna att tidsbefraktaren påförs denna förpliktelse i sin helhet.

Förutom tidigare nämnda bedömningskriterier skall lasttypen beaktas vid lastvärdighetsbedömningen. Detta har betydelse med tanke på parternas funktionsfördelning men även i övrigt. Lasttypens förtydligande effekt liknar det som framgick i samband med resebefraktningen. Exempelvis skall bortfraktaren se till att fartyget är lastvärdigt med hänsyn till den i tanktidscertepartiet beskrivna oljelasten [127].

---

123 Jfr Falkanger (Leie) s. 175 ff., 263 ff. och s. 357 ff.

124 Se Tinmouth's Ltd. v. Hughes Bolckow Shipbreaking, Ltd. (1934) 49 Ll.L.Rep. 467 KB om betydelsen av maskineriets ålder i bedömningen samt Heinz Horn- avgörandet i not 118 ovan och hänvisningen till (s. 2557) "the type of vessel and the character of the voyage". Se även Falkanger (Leie) s. 168 ff. och Clarke (1977) s. 493.

125 Se Björkelund s. 68, s. 84 f. och s. 117, Jantzen s. 344 och Knoph s. 267. Ifall bortfraktaren skall vidta åtgärder beträffande resevärdigheten efter resans precisering kan off hire- reglerna aktualiseras. Även reglerna om avhjälpande kan komma i fråga. Se Befraktning s. 94 och Grönfors (Sjölagens) s. 267 f.

126 Jfr ND 1913.393 (NHD).

127 Se Falkanger (Leie) s. 169 och Time Charters s. 90 och s. 463. På s. 87 framförs dock att varierande ordalydelser i certepartierna eventuellt kan anses medföra vissa skillnader. I Linertime hänvisas till "ordinary dry cargo service" som därmed innehåller en explicit begränsning av fartygets lämplighet. Se Trappe s. 2 som anför att exempelvis gödselämnen i bulk (ammoniaksulfat) kan betraktas utgöra torrlast. Å andra

Generaltidscertepartierna saknar emellertid en precisering av lasttypen även om något annat slag av specifikation kan vara aktuellt, såsom hänvisningen i NYPE till "clean-swept holds". De yttre avtalsnormerna och kausalnormerna kan ha relevans vid preciseringen av lasttypen.

Svårigheter kan uppstå om de ovan nämnda särskilda bedömningskriterierna saknas, men en sådan situation torde vara ovanlig [128]. Däremot är det som sagt möjligt att bedömningen av lastvärdigheten försvåras, emedan en precisering av lasttypen inte är möjlig. Bortfraktaren skall i så fall avlämna ett fartyg som uppfyller kraven i vanlig fraktfart.

> I de svenska förarbetena till SSjöL 138 § uttalas [129]: "Föreligger ej särskilt avtal, är alltså bortfraktaren ej pliktig bekosta särskilda inrättningar, som krävas blott för visst slags last, t.ex. slingerskott vid transport av lös spannmål eller särskilda anordningar för lasten i kreaturs- och fruktfart. Skulle kraven vid vanlig fraktfart ställa sig olika i olika farter, måste bortfraktaren naturligen uppfylla sin förpliktelse härutinnan alltefter den fart, i vilken fartyget i enlighet med tidsbefraktningsavtalet användes".

Motiven antyder att tidsbortfraktaren inte i lastvärdighetshänseende har ansvar för specialanordningar vid avsaknad av ovan avsedda särskilda data om lasttypen. Däremot framgår det inte hur frågan om vanlig fraktfart närmare skall bedömas. Det har anförts att lastvärdigheten borde avgöras enligt den första last som intas [130]. I ett sådant fall är man inte på samma linje beträffande tolkningen av SjöL 138 § som ovan. Att lastrummen skall vara rengjorda enligt allmän praxis faller naturligen på bortfraktaren, men åtgärder härutöver berör inte bortfraktaren. Den första last som intas är därmed inte avgörande [131].

---

sidan förefaller det klart att andra bedömningskriterier medför samma resultat, exempelvis fartygstypen.

[128] Se Falkanger (Konsekutive) s. 50 och Sindballe s. 380.

[129] Se SOU 1936:17 s. 208 f. Se även Kom.miet. 1939:8 s. 86. Jfr Instilling 1936 s. 67.

[130] Se Michelet (Periodens) s. 595 ff. som anser att vid transport av speciell last har rederiet skyldighet att rengöra lastrummen fastän lasttypen inte särskilt reglerats i certepartiet. Se dessutom Palaja s. 194 i samma riktning.

[131] Se hänvisningarna i not 125 ovan.

I Coca Cola Co. vs. S.S. Norholt [132] uppstod frågan huruvida den transporterade lasten var ovanlig eller inte. Domstolen anförde att (s. 391) "There was no proof adduced to the effect that the cresylic acid was a 'special cargo' ". Fartyget ansågs ha varit sjöovärdigt.

I Shinwa Kaiun Kaisha, Ltd. - Amoco International Sales Co. [133] hade bortfraktaren enligt certepartiet åtagit sig att avlämna fartyget med "clean-swept holds". Lasttypen hade inte preciserats. Vid on hire- besiktningen godkände tidsbefraktaren lastrummen. Bortfraktaren ansågs inte ha varit skyldig till sådana särskilda rengöringsåtgärder som krävdes för intagning av speciell last i den första lastningshamnen [134].

Uttrycket vanlig fraktfart kan preciseras främst med hjälp av kutym och allmänna uppfattningar inom branschen beträffande den avtalade farten.

Certepartiet kan explicit ålägga bortfraktaren att under befraktningsperioden upprätthålla lastvärdigheten särskilt med hänsyn till rengöringen[135]. Regleringen kan även utgå från att åtminstone vissa risker faller på tidsbefraktaren [136]. Frågan om lastvärdighetens upprätthållande kan framgå indirekt genom regleringen av lastskadeansvaret mellan tidsbe-

---

[132] 1972 AMC 388 SDNY.

[133] 1975 AMC 254 Arb.

[134] Se vidare om lastvärdighetsbedömningen Beckman s. 153, Björkelund s. 68, Grönfors (Sjölagens) s. 256, Jantzen s. 344 f. och Michelet s. 416 f. Se även Time Charters s. 86 f. och s. 90 f.

[135] Se Shelltime 3 kl 2. Se även Vogth-Eriksen s. 199 ff.

[136] Se BIMCO's "Cleaning of Cargo Compartments Clause" efter not 64 under 7.5.

I resebefraktningsfallet Coastal States Petrochemical vs. Montpelier Tanker Co. 1970 AMC 1183 SDTex hade befraktaren explicit åtagit sig "expense, responsibility and risk of cleaning tanker". Denna reglering prioriterades framom den allmänna formuleringen. Jfr om motsvarande prioriteringsordning Gesellschaft Burgerlichen Rechts v. Stockholms Rederiaktiebolag Svea (The "Brabant") /1965/ 2 Lloyd's Rep. 546 QB. Jfr även Lawrence J. Tomlinson 1931 AMC 849 2CCA.

fraktningsavtalets parter [137]. Bortfraktarens bevaringsplikt och modifikationer däri behandlas i avsnitt 7.5.2.2. nedan.

Sjövärdighetsbedömningen i tidsbefraktningen kännetecknas av de särskilda drag som gäller om funktionsfördelningen mellan parterna. I övrigt avviker bedömningskriterierna inte väsentligt från de som iakttas vid resebefraktningen. Skillnader uppstår i främsta rummet därav att tidscertepartiet ofta inte innehåller sådana preciserande moment av betydelse i sjövärdighetsbedömningen som resecertepartiet.

7.4.3. Det offentligrättsliga inslaget i den befraktningsrättsliga sjövärdighetsbedömningen

7.4.3.1. Tolkningsfunktionen

De offentligrättsliga tekniska kravens bakgrund och ram berördes i avsnitt 7.2.5.1. ovan. De generella syftemålen framgick härvid.

De offentligrättsliga kraven kan vara av relevans i befraktningsavtalsrelationen. Det gäller att närmare utreda hur detta inflytande slår igenom[138].

Certepartiet kan uttryckligen hänvisa till att fartyget skall motsvara de sjösäkerhets- och andra offentligrättsliga krav som uppställs i flaggstaten[139].

---

[137] Se Linertime kl 12, raderna 219-223. Enligt klausulen fördelas ansvaret bl.a. så att bortfraktaren svarar vid "Lack of due diligence on their part before and at the beginning of the voyage to make the Vessel seaworthy but claims arising or resulting from faulty preparation of the holds and/or tanks of the Vessel or from bad stowage of the cargo ... shall be the Charterers' liability".

Jfr vidare fördelningen av desinfektionskostnaderna i Linertime kl 25. Se även NYPE kl 2 raderna 41-44 och rekommendationen av Besman (Lloyd's 1980) s. 12, Intertanktime rad 264 och kommentarerna av Packard s. 53 f. samt Sinotime 1980 kl 5 och NSM 1981 s. 4739.

[138] Jfr beträffande avlastarens förpliktelser enligt SjöL 92 § med hänsyn till farligt gods. Se även SjöL 97 § 2 mom. Preciseringar kan vidtas med hjälp av offentligrättsliga stadganden. Se Tiberg (Damage) s. 14 ff. Jfr NSM 1971 s. 4300 f. Jfr även S.S. Finland 1970 AMC 392 Arb.

[139] Se exempelvis Intertankvoy 76 kl 1 (a) om bemanningen. På fartyget skall finnas "a full and efficient complement of master, officers and crew for a vessel of her type, tonnage and flag". Hänvisningen till fartygets nationella regler är klar. Jfr Beepeevoy 2 kl 2 varvid en sådan hänvisning saknas.

Sjösäkerhetskrav uppställs för fartyg i första hand för att skydda människoliv och i andra hand i avsikt att skydda egendom. Andra offentligrättsliga krav har vissa ytterligare syftemål [140].

Sjövärdighetskravets syftemål i befraktningsavtalsrelationen har klarlagts tidigare med beaktande av reservationen att tidsbefraktningens ändamål varierar. I framställningen nedan beaktas endast avsikten att transportera gods.

Det förefaller naturligt att utgå från i vilken mån syftemålen i de ovan nämnda olika sammanhangen sammanfaller. Om de offentligrättsliga kravens syfte kan klarläggas vara skyddande av egendom ombord kan man anse att de är av central relevans för befraktningsavtalsrelationen där samma syftemål gör sig gällande. Klart är att jämförelsen närmast berör sjösäkerhetskraven. Det nu sagda innebär att även klassificeringssällskapets regler för förhindrande av skada på egendom som utgångspunkt har en stark genomslagskraft [141].

Om de offentligrättsliga kravens syftemål är att skydda människoliv till sjöss är samordnandet mera problematiskt. En tolkningsfunktion kan accepteras om de offentligrättsliga reglerna avser att förhindra olyckor för fartyget. Fartyget är den gemensamma nämnaren för folk och last ombord. Lasten tryggas samtidigt [142].

Ifall de ovan nämnda gemensamma hållpunkterna saknas är det ifrågasatt huruvida en tolkningsfunktion över huvud taget inträder. Exempelvis har kraven på räddningsflottor och medicinförråd ombord knappast ration att skydda egendom ombord eller förhindra olyckor för fartyget [143]. Detsamma kan i regel konstateras beträffande andra offentligrättsliga krav än sjösäkerhetskravet.

> Som exempel kan hänvisas till MARPOL- konventionen jämte tillägg. I avsikt att skydda den marina miljön skall fartyg av viss storlek bl.a. ha avfallstankar och segregerande barlasttankar. Sloptankarna skall ha en viss storlek i relation till lastvolymen, det skall

---

[140] Se om preciseringen av terminologin avsnitt 7.2.5.1. ovan.

[141] Se ND 1951.176 (Bergen byrett) och även Brunsvig s. 150 f. Om exempelvis klassens regler föreskriver att fartyget skall vara utrustat med två ankare kan brister härvid medföra befraktningsrättslig sjöovärdighet. Se härom Willner s. 47.

[142] Jfr ND 1952.6 (NHD) s. 12.

[143] Se även Falkanger & Bull s. 28.

finnas separata barlasttankar till skydd för grund- och sammanstötningar på fartygssidorna och på bottnen. Fartyget skall ha ett system för tankrengöring, ombord skall finnas separatorer och oljehaltsmätare för kontroll av oljeutsläpp osv. För tank- och kemikaliefartyg gäller dessutom särskilda krav.

Tolkningsfunktionen i den befraktningsrättsliga sjövärdighetsbedömningen kan i stöd av det ovan sagda saknas, men de offentligrättsliga tekniska kraven är dock inte betydelselösa i befraktningsavtalsrelationen. Såsom tidigare nämnts uppstår risker för befraktaren ur en annan synvinkel. Hotet om myndighetsingripande vid brister gör sig gällande [144]. Denna till rådighetsfel anknutna bedömning återkommer i Del II under rubriken fartygets kommersiella egenskaper.

Även om samordningen med beaktande av syftemålen vore möjlig kan man knappast utan en vidare nyansering utgå från en absolut tolkningsfunktion. Vissa andra aspekter gör sig gällande. Det är berättigat att utgå från en relativ tolkningsfunktion [145].

De offentligrättsliga kravens tolkningsfunktion berör i första hand fartygets tekniska sjövärdighet och resevärdighet, medan inflytandet i lastvärdighetsbedömningen är mera begränsat [146].

I både nordisk och angloamerikansk rättspraxis finns det belägg för den relativa tolkningsfunktionen.

Det är givet att man trots reservationer i regel kan utgå från att tolkningsfunktionen är stark. Överträdelse av den offentligrättsliga regleringen eller klassens regler har medfört befraktningsrättslig sjöovärdighet.

I ND 1940.105 (NHD) uttalade underrätten, vars dom till denna del inte var under prövning i högre instans, att befälhavaren hade skyldighet att övervaka att fartyget var försett med nödvändiga långskeppsskott och att (s. 111) "Det er på det rene ... at kapteinen har

---

144 Jfr Reg.prop. 93/86 s. 57 och NUKöpL 17 § 2 mom. samt s. 226 ff. om betydelsen av den offentligrättsliga regleringen vid köp. Se även Nørager-Nielsen & Theilgaard s. 729 f. Jfr Wilhelmsson s. 90 och betydelsen vid jämkning av avtal. Jfr även Navigas International Ltd. v. Trans-offshore Inc. (The "Bridgestone Maru No. 3") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 62 QB som även visar klassreglernas betydelse då myndigheterna avväger att ingripa på grund av brister i fartygets tekniska skick.

145 Se Björkelund s. 82 f. och s. 84.

146 Se Björkelund s. 67, Falkanger & Bull s. 28 f., Myhre s. 5 f. och Rosenmeyer s. 26.

> forsyndet sig mot forskriftene i sjødyktighetslovens §§ 60-67, og retten mener at skibet var usjødyktig, når det ikke blev forsynt med de påbudte langskibsskott" [147].

Följdriktigt har iakttagandet av den offentligrättsliga regleringen eller klassens regler ofta ansetts konstituera sjövärdighet [148].

> I Advance [149] betonade domstolen att klassificeringssällskapets regler var avgörande för den befraktningsrättsliga sjövärdighetsbedömningen.

> I Transpacific Lines, Inc. v. Marianas Maritime Corp. [150] ansågs att klassens regler skulle "constitute appropriate standards by which to measure the seaworthiness of an unclassed barge chartered for an ocean voyage".

Den kasuistiska offentligrättsliga regleringen är inte uttömmande utan utfylls exempelvis med generalklausulen i SjöL 8 §. Avsaknad av en kasuistisk regel kan inte innebära att fartyget inte behöver vara i visst skick eller ha viss närmare utrustning i offentligrättslig bemärkelse [151]. Detta

---

[147] Se vidare ND 1971.46 (Hålogaland lagmannsrett) och ND 1951.176 (Bergen byrett) s. 182. Jfr ND 1925.193 (SHD), ND 1966.182 (Kristiansand byrett) och ND 1936.218 (SøHa). Se även Canadian Co-Operative Wheat Producers, Ltd. v. Paterson Steamships, Ltd. (1934) 49 Ll.L.Rep. 421 PC, Hiram Walker & Sons, Ltd. v. Dover Navigation Co., Ltd. (1949) 83 Ll.L.Rep. 84 KB, The Marine Sulphur Queen 1972 AMC 1122 2CCA, Manchuria 1929 AMC 1539 9CCA, M.V. Pacduke/M.V. Pacduchess (1988) SMA 2502 och S.S. Alexandria 1966 AMC 2246 Arb.

[148] Jfr ND 1943.181 (Oslo byrett).

[149] 1933 AMC 1617 2CCA.

[150] 1979 AMC 1467 TrTerrPacIs.

[151] I offentligrättsliga sammanhang har man i Finland särskilt diskuterat frågan om fartygets nedlastning. Det har åtminstone i vissa kretsar funnits en uppfattning att då lastlinjereglerna formellt inte täcker viss inhemsk fart är nedlastning tillåten enligt en "fri" bedömning. En sådan uppfattning förbiser helt betydelsen av generalklausulen i SjöL 8 § och sanktioneringen i SjöL 230 §. Numera har fribordsreglerna för den nämnda trafiken preciserats. Jfr United States of America v. Ultramar Shipping Co., Inc. 1988 AMC 527 SDNY om betydelsen av en generell bedömning.

Se å andra sidan om situationer då offentligrättsliga krav kan åsidosättas ND 1925.536 (Oslo byrett), Braekhus (Forelesninger) s. 55 f. och Rosenmeyer s. 27.

skall beaktas i fråga om tolkningsfunktionen. Ej heller kan iakttagandet av de kasuistiska reglerna alltid innebära befraktningsrättslig sjövärdighet.

> I ND 1951.57 (SøHa) ansågs fartyget ha varit olämpligt för transporten då vatten hade trängt in genom ett luftrör som ansågs ligga för lågt trots att den offentliga fartygskontrollen hade godkänt fartyget. - Tydligen ansågs de offentligrättsliga kraven ha uppfyllts [152].

> I Asbestos Corp., Ltd. vs. Compagnie De Navigation Fraissinet et Cyprien Fabre [153] var frågan huruvida fartyget var tillräckligt utrustat mot maskinrumsbrand med hänsyn till Haag- reglerna (COGSA). Fartyget besatt SOLAS- certifikat. Domstolen ansåg att (s. 1685) "... compliance with SOLAS did not establish the vessel's seaworthiness under COGSA ... The COGSA standard requires the court to make an independent determination, based among other things upon expert testimony and accepted safety practices, or to whether the vessel had adequate equipment".

Det finns vidare belägg för att överträdelse av offentligrättsliga regler inte har medfört befraktningsrättslig sjöövärdighet. Det är i så fall viktigt att närmare utreda under vilka omständigheter tolkningsfunktionen inte kommer i fråga.

> I ND 1962.311 (SHD) ansåg HD:s majoritet att det faktum att fartygets mellandäcksluckor och en shelterdäckslucka inte var skalkade inte kunde medföra befraktningsrättslig sjöövärdighet trots att den då gällande lastlinjekonventionen ansågs förutsätta skalkning. Fartyget var en öppen shelterdäckare. Domstolen betonade att utvecklingen hade gått mot alltmer slutna rum och att på ifrågavarande fartyg endast fanns en öppning till tonnagebrunnen. Det uttalades vidare, s. 312 f.: "Att skeppsmätning - och därmed även tillämpning av lastlinjekonventionen - må äga rum efter ett sådant, till synes mindre verklighetsbetonat betraktelsesätt medför emellertid icke att samma betraktelsesätt måste godtagas i civilrättsligt hänseende". Minoriteten (1) ansåg att sjöövärdighet förelegat, emedan ovan nämnda bestämmelser inte hade iakttagits.

---

[152] Jfr 1929.20 (DHD), SøHa:s dom s. 27.

[153] 1973 AMC 1683 2CCA.

I ND 1975.85 (NHD) var det fråga om bortfraktarens ansvar för vattenskada på lasten som orsakats av att en vattenslang hade satts i fel pejlrör. Enligt klassens regler skulle pejlrören vara tydligt märkta. I detta fall var anteckningarna övermålade. Domstolen uttalade att (s. 91 f.) "... det ikke er avgjørende for om et skib skal sies å vaere usjødyktig om forholdet som påberopes, er i strid med gjeldende byggeregler eller ei. Byggeregler fra institusjoner, private eller offentlige, som har med skips sikkerhet å gjøre, vil dog vaere av veiledende betydning när spørsmålet skal avgjøres". I det konkreta fallet ansågs det inte ha varit fråga om sjöovärdighet [154].

En allmän tendens att se på person- och egendomsskador ur något olika rättspolitiska infallsvinklar kan anses föreligga inom sjörätten. De förstnämnda får ofta en förmånligare behandling. I den sjörättsliga reglering som berör rederiets ställning kan detta främst konstateras i skadeståndssammanhang [155]. Då de offentligrättsliga tekniska kraven på fartyget har uppställts i avsikt att skydda människoliv kan man eventuellt modifiera tolkningsfunktionen i enlighet med den allmänna tendensen. Kraven i befraktningssammanhang behöver inte i alla situationer ha samma nivå som vid den offentligrättsliga regleringen.

Den internationella bakgrunden kan ha betydelse för bedömningen. Om de offentligrättsliga kraven stöder sig på en allmänt acccepterad internationell konvention - såsom exempelvis på SOLAS- konventionen eller på lastlinjekonventionen - är det samtidigt fråga om en allmänt och inter-

---

[154] Se även det försäkringsrättsliga fallet ND 1973.450 (NHD) om de offentligrättsliga bemanningskravens vägledande betydelse i den försäkringsrättsliga sjövärdighetsbedömningen. Jfr vidare ND 1954.377 (Tønsberg byrett) och ND 1925.536 (Oslo sjøret).

Se vidare om tolkningsfunktionen Myhre s. 5 f. och s. 7 f., bl.a., s. 8: "Brudd på en forskrift eller klasseregel reduseres med andre ord til ett av flere forhold som må vurderes". Se även Björkelund s. 82 f., s. 91 ff. och s. 102 f., Grönfors (Sjölagens) s. 58 f. och Jantzen s. 49. Se vidare Chorley & Giles s. 192 f. varvid relativitetsprincipen accepteras och Benedict (2A) s. 7-3 varvid man tämligen kategoriskt utgår från att en tolkningsfunktion föreligger.

[155] Enligt SjöL 12 - 23 §§ är globalbegränsningen av redarens skadeståndsansvar högre vid personskador än vid egendomsskador. Enligt SjöL 182 § är den beloppsmässiga ansvarsbegränsningen vid passagerartransporter högre vid personskador än vid andra typer av skador. Fartygssammanstötningens parter är solidariskt ansvariga för personskador, men inte för egendomsskador, se SjöL 198 - 199 §. Sjöpanträtt i fartyg är mera omfattande vid personskador än vid egendomsskador, se SjöL 212 § 1 mom. 3) och 4)- punkterna.

nationellt accepterad värdering av de krav som uppställs för fartyget [156]. Detsamma gäller IMO:s rekommendationer även om de inte formellt är bindande [157]. Exempelvis medför avsaknad av långskeppsskott vid spannmålstransporter i bulk och överträdelse av fribordsreglerna tämligen kategoriskt befraktningsrättslig sjöovärdighet [158].

Tolkningsfunktionens styrka är mera diskutabel om det är fråga om en ren nationell reglering. Exempelvis kan det föreligga nationella variationer beträffande bemanningen [159]. Hur skulle en tysk domstol förhålla sig till finska bemanningskrav beträffande ett finskt fartyg om befraktningsavtalets parter inte hade anknytning till Finland, fartyget var i **cross-trade** och **lex causae** i befraktningstvisten var annan än finsk rätt? Tolkningsfunktionen är ifrågasatt, men inte utesluten [160].

Vid värderingen skall man ytterligare beakta när ett tekniskt krav har blivit föremål för reglering. Ju äldre regleringen är desto mindre belägg

---

156 Se United States- fallet i not 151 ovan samt sammanstötningsfallet Alkmeon Naviera S.A. v. M/V Marilena L 1982 AMC 153 9CCA varvid domstolen uttalade att SOLAS utgör (s. 157) "a uniform set of internationally recognized navigational rules and thus they have the status of general maritime law". Jfr FN:s havsrättskonvention 1982 art. 21 st. 2 beträffande kuststatens rätt att utfärda bestämmelser med hänsyn till sjösäkerheten vid ofarlig genomfart på territorialhavet: "Such laws and regulations shall not apply to the design, construction, manning or equipment of foreign ships unless they are giving effect to generally accepted international rules or standards". Se om bakgrunden O'Connell s. 990 f.

157 Se Drummond Coal Co. v. Interocean Shipping Co. 1985 AMC 1152 SDA varvid IMCO:s rekommendation beaktades vid bedömningen av befälhavarens beteende i fråga om lasttemperaturen. Jfr ND 1979.210 (Norsk skiljedom) s. 228 ff. beträffande skeppsbyggnadskontrakt.

158 Viss nyansering kan dock även i dessa frågor förekomma. Se ND 1963.71 (Oslo byrett) och ND 1940.105 (Haugesund byrett). Jfr de straffrättsliga fallen ND 1936.337 (NHD), ND 1964.222 (Svea hovrätt) och ND 1960.175 (Svea hovrätt). Se även E.B. Aaby's Rederi A/S v. Union of India (The "Evje" (NO.2)) /1976/ 2 Lloyd's Rep. 714 QB s. 718 och å andra sidan Eisenerz G.m.b.H. v. Federal Commerce & Navigation Co., Ltd. (The "Oak Hill") /1970/ 2 Lloyd's Rep. 332 Can.Ct. om överträdelse av fribordsreglerna. Jfr Grönfors (Sjölagens) s. 58 och Jantzen s. 49 f.

159 Problemet kan givetvis lösas genom certepartireglering, se not 139 ovan.

160 Se Rederi A/B "Unda" v. Burdon & Co., Ltd. (1937) 57 Ll.L.Rep. 95 CA om ansvaret för införskaffande av "shifting boards". Se Björkelund s. 91 ff. och Chorley & Giles s. 192 f. I Benedict (2A) s. 7-11 f. synes ställningstagandena kategoriskt anslutas till de formella krav som skall iakttas. Jfr ND 1977.249 (Overskibssynet, Danmark).

finns det för att avgöra den befraktningsrättsliga sjövärdigheten i stöd av den [161]. Den tekniska utvecklingen är så snabb att man i stöd av andra bedömningskriterier eventuellt kan uppställa en högre standard för fartyget än vad som framgår av den offentligrättsliga regleringen av äldre datum.

Om klassens regler inte anses ha en tolkningsfunktion i den befraktningsrättsliga sjövärdighetsbedömningen kan bortfraktaren dock eventuellt vara ansvarig i stöd av en klassangivelse i certepartiet, se om tolkningen avsnitt 6.4. ovan.

De offentligrättsliga kraven utgör ett bedömningskriterium bland andra vid den befraktningsrättsliga sjövärdighetsbedömningen. De kan även anses klarlägga allmänna upffattningar inom branschen om fartygets skick, se avsnitt 7.4.1.2.e. ovan.

7.4.3.2. Bevisfunktionen

Fartyget är föremål för myndighetskontroll enligt de riktlinjer som framgick i avsnitt 7.2.5.1. ovan.

Giltiga certifikat visar att fartyget har godkänts av myndigheterna eller klassificeringssällskapet. Certifikaten är av betydelse för befraktaren, emedan han därigenom erhåller viss bekräftelse av fartygets skick [162]. Å andra sidan innebär förefintliga certifikat endast att för fartygets del iakttagits administrativa eller motsvarande bestämmelser om visst förfarande och att fartyget vid besiktningsögonblicket har varit i godtagbart skick med undantag för sådana eventuella brister som man inte noterat vid besiktningen.

Nu avsedda certifikat kan som dokument inte anses utgöra en del av fartygets befraktningsrättsliga sjövärdighet utan berör som sagt dess kommersiella egenskaper, se Del II.

Myndighetsgodkännandet och klassens godkännande ansluter sig endast till en bevisningsaspekt i frågan om den befraktningsrättsliga sjövärdigheten [163] och utgör ett delelement i den fria bevisvärderingen [164].

---

[161] Se ND 1962.311 (SHD) och Grönfors (Sjölagens) s. 58.

[162] Se Bates s. 90 f.

[163] Se Alfred C. Toepfer Schiffahrtsgesellschaft G.m.b.H. v. Tossa Marine Co. Ltd. (The "Derby") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 325 CA och uttalandet av Kerr, L.J. om certifikatens roll, s. 331: "Their purpose is to provide documentary evidence for the authorities at the vessel's port of call on matters which would otherwise require some physical inspection of the vessel ...". Se även Intressentskapet Siregas - Coral Navigation Co., Inc. (Tordenskiold) (1977) SMA 1091 varvid fartyget saknade Coast Guard's

Givetvis har domstolen rätt att även avgöra betydelsen av avsaknad av behöriga certifikat.

Man har dock utgått från att myndigheternas eller klassens godkännande utgör en presumtion om fartygets skick [165]. Hur stark presumtionen är beror på olika konkreta omständigheter [166].

I rättspraxis påträffas å andra sidan ett antal hänvisningar till att myndighetsgodkännandet utgör endast ett moment i bevisvärderingen [167]. Man har i vissa fall kritiserat klassbesiktningarnas pålitlighet.

> I ND 1929.20 (DHD) ansågs en "sødygtighedsattest" inte vara avgörande för rederiets ansvar. I ND 1951.176 (Bergen byrett) ansågs klasscertifikatet utgöra ett **prima facie**- bevis om fartygets befraktningsrättsliga sjövärdighet [168].
>
> I The Assunzione [169] ansågs avsaknad av vederbörande fartygsbesiktning antyda att fartyget var i sjöovärdigt skick [170].

Letter of Compliance. Skiljemännen uttalade bl.a. att "It is ... not the physical absence of the document itself that we are concerned with but rather the implications of a vessel that has not entirely met Coast Guard regulations for the carriage of lawful cargoes described in the charter party".

[164] Se RB 17:2 och Tirkkonen s. 109 ff. Dessutom medför den relativa tolkningsfunktionen att ej heller certifikaten kan ha avgörande betydelse vid bevisvärderingen.

[165] Se Björkelund s. 82 f., Grönfors (Sjölagens) s. 58 ff., Jantzen s. 49 och Michelet s. 417. Se även Schaps & Abraham s. 502, Manca s. 198, Benedict (2A) s. 7-3 och Time Charters s. 132 f.

[166] Se Björkelund s. 84 och Platou s. 23 f.

[167] Se i samma riktning Björkelund s. 83 f., Schlegelberger & Liesecke s. 215 och s. 260 samt Vandeventer s. 838.

[168] Se även United States Steel International, Ltd. - Mastnavco, Ltd. 1975 AMC 1553 Arb. Jfr ND 1954.445 (NHD) s. 449, ND 1951.57 (SøHa) och XVII samt ND 1922.414 (SøHa).

[169] /1956/ 2 Lloyd's Rep. 468 Adm.

[170] Se även Parkyn & Peters v. Coppack Bros. Co. (1934) 50 Ll.L.Rep. 17 KB och M.S. Augvald 1965 AMC 1614 Arb.

I Asbestos Corp., Ltd. vs. Compagnie De Navigation Fraissinet et Cyprien Fabre [171] ansågs ett SOLAS- certifikat inte utgöra absolut bevis på fartygets befraktningsrättsliga sjövärdighet [172].

Särskilt kritisk har domstolen varit med hänsyn till klasscertifikatets bevisvärde i sammanstötningsfallet Theogennitor - Nordholm [173] varvid underrätten uttalade, s. 1882 f.: "The classification society's opinion as to the seaworthiness of a vessel does not resolve the question. It has been this Court's experience that classification societies often continue vessels in class long after their highest and best use would be as scrap" [174].

Vid värderingen är det av betydelse hur gammalt ett certifikat är, hur omfattande den aktuella besiktningen har varit, hurudan sakkunskap har varit företrädd vid besiktningen, för vilket ändamål besiktningen har förrättats eller certifikatet utfärdats osv. Exempelvis har ett utrustningscertifikat som snarligen skall förnyas knappast samma bevisvärde som ett vid lastningens början utfärdat certifikat om fartygets lämplighet för spannmålslastens mottagande [175].

Bevisfunktionen har betydelse även vad gäller befälets och besättningens kvalifikationer. Behörighetsbreven beaktar dock endast den formella skolningen [176]. Den materiella kompetensen synes bli accentuerad vid tidsbefraktning av supply- fartyg, varvid tidsbefrakta-

---

171 1973 AMC 1683 2CCA.

172 Se även Admiral-Cleveco 1944 AMC 1353 NDOhio. Jfr kommentaren i tidskriften Skip 3/1975 s. 39. I M/T Stolt Argobay (1976) SMA 1098 tillmättes ett Coast Guard certifikat betydelse. Det ansågs bevisa att fartyget hade upprätthållits i godtagbart skick. Besiktningarna hade utförts några månader före tidsbefraktaren framställde krav i stöd av fartygets sjöovärdighet.

173 1960 AMC 1875 EDLa och 1961 AMC 1235 5CCA.

174 Jfr Great American Insurance Co. vs. Bureau Veritas 1972 AMC 1455 SDNY och Gogo Runner (1987) SMA 2438.

175 Jfr Grönfors (Sjölagens) s. 58 ff., Vogth-Eriksen s. 202 f. och Holman s. 56 f.

176 I ND 1954.377 (Tønsberg byrett) ansågs avsaknad av certifikat påverka bevisbördan. Se vidare Björkelund s. 93 f. och Benedict (2A) s. 7-12 ff. Jfr även ND 1973.450 (NHD).

ren enligt vissa standardformuleringar har förbehållits rätten att inte endast kräva utbyte av befälhavare utan även besättning [177].

Bevisfunktionen berör även culpabedömningen exempelvis vid utredningen av bortfraktarens eventuella lastskadeansvar [178].

7.4.4. Gränsdragningen mellan stuvningsfunktionerna och lastvärdigheten

Enligt SjöL 89 § 1 mom. skall resebefraktaren avlämna godset vid fartygets sida och resebortfraktaren ta det ombord, sörja för underlag, garnering och annat, som erfordras för stuvningen, samt utföra denna. Enligt SjöL 101 § skall resebortfraktaren stuva godset på ett lämpligt och omsorgsfullt sätt.

Frågan om gränsdragningen mellan stuvningsfunktionerna och fartygets lastvärdighet synes i stöd av ovan nämnda utgångspunkt inte vara relevant. Vid en närmare nyansering noteras att stuvningsfunktionen genom en FIOS- klausul kan ha överförts på resebefraktaren [179]. Åtskillnaden

---

[177] Se Gade & Woxholth s. 41 f.

[178] Se härom vid noterna 451 - 458 under 6.2. ovan. Se även ND 1954.445 (NHD) s. 449, ND 1916.120 (NHD), ND 1953.504 (Vestre Landsret), ND 1936.218 (SøHa) och ND 1922.414 (SøHa). I Cranfield Bros., Ltd. v. Tatem Steam Navigation Co., Ltd. (1939) 64 Ll.L.Rep. 264 KB uttalades att (s. 267) "If I may say so, I, of course respectfully agree that the shipowner does not discharge his duty of exercising due diligence to have his ship seaworthy merely by establishing to the Court that she passed her classification survey, or merely by showing to the Court that he has appointed someone who by qualification shall be a skilled person to examine it, but both those things are elements to be considered ...". Se även The Australia Star (1940) 67 Ll.L.Rep. 110 Adm, Parkyn & Peters v. Coppack Bros. & Co. (1934) 50 Ll.L.Rep. 17 KB och Ionian Pioneer 1956 AMC 1750 5CCA. Se vidare Riska (Riskfördelning) s. 102 ff. och Time Charters s. 132.

Jfr beträffande identifieringen Rosenmeyer s. 178 f.

I standardkonossement ingår ibland en reglering enligt vilken ett av besiktningsmannen utfärdat intyg om fartygets skick i något preciserat hänseende skall anses utgöra "conclusive evidence". Klausulens effekt är ifrågasatt med beaktande av det tvingande lastskadeansvaret. Se ND 1951.589 (SHD) och The Australia Star- avgörandet ovan. Jfr Gram s. 77 f.

[179] En motsvarande fördelning kan uppstå genom kutym, jfr SOU 1936:17 s. 96 f. och NJA II 1891 s. 71 f. Se om problemen kring tolkningen av FIO- klausuler Selvig (Det såkalte) § 6.

mellan lastvärdighet och stuvningsfunktionerna kan vara relevant även med hänsyn till den i certepartiet ingående friskrivningsklausulen [180].

I tidsbefraktningen ankommer stuvningsfunktionerna på tidsbefraktaren i enlighet med sedvanliga standardklausuler och i stöd av SjöL 139 §.

Genom stuvningsåtgärder avser man att trygga lastens framkomst i oskadat skick. För tillbörlig stuvning behövs i regel material. Även fartygets lastvärdighet kan omfatta särskilda anordningar i lastrummen.

Det behövliga materialet kan exempelvis bestå av sidogarnering, underlag (**dunnage**) samt längd- och tvärskott (**shifting boards**). Frågan uppstår enligt vilka riktlinjer man skall avgöra huruvida materialet utgör en del av stuvningsfunktionerna eller ingår i lastvärdighetskravet [181].

I resebefraktningen kan gränsdragningsfrågan aktualiseras genom att befraktaren vid en besiktning av lastrummen avvisar fartyget med hänvisning till lastovärdighet. Bortfraktaren däremot anser fråga vara om en stuvningsfunktion som enligt FIOS faller på resebefraktaren [182].

---

[180] Se Gencon kl 2. Se även Myrdahl s. 33 ff. och Rosenmeyer s. 180 f.

[181] Ibland är det angeläget att material inte används. I fråga om vissa slag av bulklaster skall exempelvis sidogarnering inte installeras. I annat fall är fartyget inte lämpligt för skoplossning. Jfr Bulk Sugar Charter - U.S.A. kl 10 (a): "Vessel shall be in all respects suitable for the carriage of raw sugar in bulk and cargo compartments shall be free of dunnage and gear and clean and dry upon arrival at loading port". Jfr regleringen då socker transporteras i säckar Charterparty-Sugar-Cuba raderna 86-87: "Ship to provide sufficient dunnage and to be so dunnaged as to prevent the bags coming into contact with the edges of beams and stringer plates".

Stuvningsfunktionerna kan även påverka fartygets resevärdighet exempelvis genom att fartyget överlastas eller genom att lämpligt material inte används för att göra fartyget stabilt. Material kan vidare vara nödvändigt exempelvis för att förhindra bulklast från att blockera länspumparna. Relationen till resevärdighet behandlas dock inte närmare.

Se Paterson, Zochonis & Co., Ltd. v. Elder, Dempster & Co., Ltd. (1924) 18 Ll.L.Rep. 319 HL och uttalandet av Lord Sumner på s. 332: "... bad stowage which endangers the safety of the ship may amount to unseaworthiness, of course; but bad stowage which affects nothing but the cargo damaged by it is bad stowage and nothing more ...". Se vidare exempelvis SOU 1936:17 s. 208 f., Palaja s. 46 ff., Björkelund s. 98 ff., s. 101 f. och s. 108 f., Jantzen s. 345, Myrdahl s. 33 f. och Selvig (Det såkalte) s. 182 ff. Se även Holman s. 204.

[182] Se Manca s. 199.

Ovan refererade lagställen kan tolkas innebär att underlag och garnering hör till stuvningsfunktionerna [183]. Det primära syftet torde dock vara att ge exempel på vad som kan ingå i stuvningsverksamheten [184].

Frågan om vem som skall sörja och stå för materialet kan ha reglerats explicit i certepartiet utan att man tagit närmare ställning till den ovan nämnda gränsdragningsproblematiken [185]. I regel antyder formuleringen att det är fråga om stuvningsfunktioner. Dessutom kan bortfraktaren ha skyldighet att se till att lämpligt stuvningsmaterial finns ombord i stöd av yttre avtalsnormer, kausalnormer eller normalnormer.

I vissa fall har material för lastens behov betraktats ingå i stuvningsfunktionerna utan att man närmare har nyanserat frågan.

> Se ND 1944.298 (DHD) som gällde ansvar för fuktskada på cement i papperssäckar. I underrättens avgörande ND 1943.474 (SøHa) vars dom fastställdes i HD hänvisades till (s. 479) "utilstraekelig Garnering, d.v.s. mangelfuld Stuvning".
>
> Se i samma riktning ND 1942.81 (SøHa) varvid det uttalades att skadan skulle antas (s. 89) "at vaere Svedskade foraarsaget ved, at Garneringen paa Mellemdaeket i Forskibet har vaeret meget mangelfuld og at der ikke fandtes Lasteribber paa Skibssiden, saaledes at Lasten mange Steder har vaeret i direkte Berøring med Jernplader og Spanter. For denne del af Skaden, som saaledes skyldtes uforsvarlig Stuvning, finder Retten, at de Sagsøgte ... maa

---

[183] Jfr 1873 års SjöL 82 §, 1891 års svenska SjöL 116 § och 1864 års svenska SjöL 81 §. Se vidare Dahlström s. 160 ff. och Platou s. 258.

[184] Jfr Grönfors (Sjölagens) s. 92 f.

[185] Se Grainvoy kl 2(c) och 3: "Free in and stowed. The Charterers shall load and stow the cargo free of any expense whatsoever to the Owners" och "(a) The Owners shall provide and pay for all dunnage material required for the proper stowage and protection of the cargo. (b) Cargo battens. The Vessel to have cargo battens fitted, except for bulk cargo". Se även Nuvoy kl 4, 8 (d), 18 (c) och 19 (a). Se om tolkningsproblem vid nu avsedda klausuler exempelvis C.H.Z. "Rolimpex" v. Eftavrysses Compania Naviera S.A. (The "Panaghia Tinnou") /1986/ 2 Lloyd's Rep. 586 QB beträffande Nuvoy, Government of Ceylon v. Chandris /1965/ 2 Lloyd's Rep. 204 QB samt tidsbefraktningsfallet Hartford Fire Insurance Co. v. Calmar Steamship Corp. 1977 AMC 2559 9CCA och 1976 AMC 2636 WDWash.

vaere ansvarlige". - Preciseringen var av vikt med hänsyn till Gencon kl 2 [186].

Vad gäller tidsbefraktning kan en explicit reglering beträffande visst material ingå i standardcertepartierna.

I NYPE kl 2 stipuleras att "Charterers are to provide necessary dunnage and shifting boards, also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but Owners to allow them the use of any dunnage and shifting boards already aboard vessel"

Formuleringen är inte lika ingående i Baltime kl 4 och Linertime kl 5.

Av NYPE framgår inte endast vilken typ av material tidsbefraktaren står för utan även en från lastvärdighetsbedömningen bekant funktionsfördelning då lasttypen inte har preciserats i certepartiet [187]. Man finner stöd för en sammanbindning: Då lasten inte har preciserats i certepartiet betraktas den specialutrustning som ankommer på tidsbefraktaren som stuvningsmaterial.

Se ett äldre avgörande ND 1915.113 (Bergens sjøret). Domstolen ansåg att långskeppsskott inte utgjorde "vanlige skibsutstyr" utan var stuvningsmaterial, s. 114: "Efter denne betragtning av forholdet kan der ikke uten saerskilt avtale eller forbehold i certepartiet paahvile en reder forpligtelse til at forsyne et skib, som ikke specielt er fragtet till korn-trade med naevnte skot eller materialer, men anbringelsen eller anskaffelsen herav maa besørges og bekostes av befragteren selv, naar han finder for godt at anvende skibet till kornlast" [188].

I engelsk rätt är läget oklart beträffande problemställningen.

---

[186] Se även ND 1906.42 (SHD), ND 1924.321 (NHD), ND 1938.92 (Vestre Landsret) s. 95 och ND 1917.221 (SøHa).
I vissa avgöranden ingår inga förtydligande motiveringar, se ND 1904.159 (SHD), ND 1952.6 (NHD), ND 1914.111 (DHD) och ND 1913.91 (Overretten i København). Jfr även ND 1952.24 (Oslo byrett).

[187] Se vidare Time Charters s. 87 och Poor s. 18.

[188] Se även Jantzen s. 346.

Ett ledande engelskt avgörande är Paterson, Zochonis & Co., Ltd. v. Elder, Dempster & Co., Ltd. [189]. Fartyget hade tidsbefraktats för trafik i vilken i regel användes fartyg med mellandäck. Det befraktade fartyget saknade emellertid mellandäck. Den last som intogs underst skadades av lasten ovanpå. HL ansåg fråga vara om bristfällig stuvning, men KB och majoriteten i CA ansåg att fartyget inte hade varit i tillbörligt skick för att motta den avtalade lasten. Viscount Cave uttalade i HL, s. 321: "... I have come to the conclusion that the damage complained of was not due to unseaworthiness but to improper stowage. If the fitness or unfitness of the ship is to be ascertained ... at the time of loading, there can be no doubt of the matter. At the moment when the palm oil was loaded, the 'Grelwen' was unquestionably fit to receive and carry it. She was a wellbuilt and well-found ship, and lacked no equipment necessary for the carriage of palm oil; and, if damage arose, it was due to the fact that after the casks of oil had been stowed in the holds the master placed upon them a weight which no casks could be expected to bear". - I bedömningen accentuerades även tidsfaktorn [190].

Det finns belägg även för andra ställningstaganden än vad som framgår av Paterson, Zochonis- avgörandet. Det har ansetts att visst material kan höra till fartygets utrustning och bör betalas av tidsbortfraktaren.

I Rederi A/B. "Unda" v. Burdon & Co., Ltd. [191] var fartyget enligt certepartiet "fitted to carry bulk and general cargoes". Bortfraktaren skulle sörja och stå för "shifting boards (as far as on board)". Tidsbefraktaren skulle ombesörja och betala för "expenses of loading and unloading cargoes, and all other charges and expenses whatsoever appertaining to the cargo, except those before stated". Fartyget skulle lasta spannmål i bulk. Tvist uppstod mellan parterna om vem som skulle stå för kostnaderna för övriga "shifting boards". CA ansåg materialet höra till fartygets utrustning och därmed fråga vara om sjövärdighet. Lord Wright, M.R. uttalade att (s. 97 ff.) "Shifting boards, as is well known, may be described as temporary

---

[189] (1924) 18 Ll.L.Rep. 319 HL.

[190] Se i samma riktning Aktieselskapet Skagerak v. Saremine Societe Anonyme (1939) 64 Ll.L.Rep. 153 KB varvid lasttypen ej heller var preciserad i certepartiet.

[191] (1937) 57 Ll.L.Rep. 95 CA.

or movable wooden bulkheads which are put along the whole length of the hold and which are movable and can be fitted or removed at will - and when they are fitted, they are fitted in order to prevent the grain from shifting as the ship rolls from side to side". Han ansåg tidsbefraktaren inte vara betalningsskyldig, emedan "... having regard to the nature, as I have explained, of shifting boards and as the arbitrator has found in fact, shifting boards are not matters which appertain to cargo, but are, as I have already said, in the nature of part of the ship's proper equipment". Se även Romer, L.J., s 99: "Clause 1 of the charter-party is, in my opinion, wholly unambiguous, and it contains a warranty on the part of the owners that the ship was in every way fitted to carry bulk and general cargoes - and it is plain that without these shifting boards the ship was not fitted to carry grain cargoes in bulk" [192].

I engelsk rätt har frågan om funktionsfördelningens betydelse vid avsaknad av en precisering av lasttypen inte väckt uppmärksamhet [193].

Systematiskt är det ändamålsenligt att i första hand göra en åtskillnad mellan stuvningsfunktionerna och lastvärdighet. Därefter är det möjligt att för lastvärdighetens del och med hjälp av de tidigare nämnda bedömningskriterierna - särskilt med beaktande av lasttypen - avgöra huruvida vissa lastvärdighetsfunktioner ankommer på befraktaren. Om alla dessa funktioner undantagslöst skulle betecknas höra till stuvningen skulle en diskrepans uppstå vid befraktningskedjor. Vid avsaknad av en precisering

---

[192] Se i samma riktning Wye Shipping Co., Ltd. v. Compagnie Du Chemin de Fer Paris-Orleans (1922) 10 Ll.L.Rep. 85 KB. Jfr det transporträttsliga fallet Harlow & Jones Ltd. v. P.J. Walker Shipping & Transport Ltd. /1986/ 2 Lloyd's Rep. 141 QB varvid "dunnage" ansågs utgöra en del av fartygets sjövärdighet och därmed vara transportörens sak. Transportavtalet hade ingåtts på villkor "f.o.b. stowed Hamburg" och transportören invände att ansvar inte förelåg för stuvning och därmed ej heller för kostnader föranledda av införskaffning av detta material. Bingham, J. uttalade bl.a. att (s. 144) "True it is that their obligation only began after the cargo was stowed, but they had to present a vessel fit to be stowed and they did not do so".

[193] Jfr det amerikanska avgörandet Oxford Paper Co. v. The Nidarholm (1931) 282 U.S. 681. Tillfälliga installationer ("cribbing") ansågs inte höra till tidsbortfraktarens sjövärdighetsförpliktelse, se s. 685: "The cribbing was an enlargement of the ship's structural capacity for cargo beyond what she would otherwise naturally and reasonably take, which the vessel was not required to provide, and which was constructed by the charterer for its own convenience, to facilitate its stowage of cargo. The ship owed no duty to furnish the cribbing such as would relieve the charterer from the consequences of the failure to make it safe".

av lasttypen skulle material som krävs utöver vanlig fraktfart i tidsbefraktningsrelationen betraktas utgöra en del av stuvningsfunktionerna, medan samma material i underbortfraktningsförhållandet skulle betraktas utgöra en del av lastvärdigheten då lasttypen i regel har preciserats i sammanhanget [194].

I nordisk rätt är uppfattningen om materialets hänförlighet till stuvningsfunktionerna eventuellt inte enhetlig.

Normalt stuveriarbete sträcker sig i regel inte till utförandet av mera omfattande och fasta installationer i lastrummen. Stuveripraxis är långt avgörande i fråga om den nu aktuella gränsdragningen. Om exempelvis sidogarneringen, underlaget och skotten skall vara fast installerade är det uppenbart fråga om en del av fartygets lastvärdighet. Huruvida sådana installationer är nödvändiga avgörs i enlighet med de kriterier som beaktas vid lastvärdighetsbedömningen. Det är inte uteslutet att uppfattningarna varierar alltefter vilken lastningshamn det är fråga om. Lastvärdighetsmaterialet behöver inte vara så effektivt att stuvningsmaterialet skulle bli onödigt [195].

---

[194] Se dock Harlow v. Jones- avgörandet i not 192 ovan. En speditör som uppträdde som transportör hade resebefraktat ett fartyg för att uppfylla transportavtalet. För transporten krävdes dock "dunnage" vars införskaffande föranledde kostnader. Det uppstod tvist om vem som skulle stå för kostnaderna. I certepartiet hade speditören åtagit sig "to provide dunnage". Denna omständighet ansågs inte ha relevans i transportavtalsrelationen. Enligt transportavtalet hade speditören inte skyldighet att stuva. Nämnda material ansågs dock i detta fall utgöra en del av fartygets sjövärdighet.

[195] Se Björkelund s. 97, s. 101 f., s. 109 f. och s. 222 som anför att "om garneringen är av sådan art att den faktiskt utgör en del av fartygets inrättning, så medför avsaknad av sådan lastovärdighet, medan om den är av mindre genomgripande art, så att den egentligen fastmera utgör en del av själva stuvningen, bristfällighet endast blir att betrakta som felaktig stuvning". Se Rosenmeyer s. 181: "... dersom skibet er udstyret således med fast garnering som almindeligvis findes i skibe i tilsvaerende fart, er det ikke usødygtigt". Se även Myrdahl s. 36 ff. varvid den fasta garneringen uppenbart anses utgöra en del av lastvärdigheten, Platou s. 236 om bristande garnering och sjöovärdighet och Sejersted s. 67 f. Se beträffande tysk rätt Schaps & Abraham s.342 varvid man i resevärdigheten inkluderar garnering och s. 493: "Fehlt Garnierung ..., so liegt Ladungsuntüchtigkeit vor". I Schlegelberger & Liesecke s. 238 f. sammanbinds bristande garnering med stuvning, men samtidigt hänvisas till tysk rättspraxis varvid denna brist har ansetts medföra sjöovärdighet.

Se Tiberg (Demurrage) s. 312 ff. om stuvningsmaterialets anknytning till sjövärdigheten och liggetidsförutsättningarna.

Jfr beträffande tidsbefraktning Palaja s. 48, Jantzen s. 345 f. och idem (Certepartier) s. 256 f. varvid åtskillnaden inte framgår.

Den fördelning av lastvärdighetsförpliktelserna som äger rum mellan parterna avgörs som sagt enligt tidigare uppställda kriterier. Lastvärdighetsfunktionen kvarblir hos bortfraktaren då lasttypen har preciserats i certepartiet eller på annat relevant sätt [196]. I annat fall kan det vara fråga om åtgärder utöver vanlig fraktfart. Lastvärdigheten är till denna del befraktarens sak.

Bortfraktaren kan dessutom anses ha skyldighet att införskaffa löst material, ifall detta är nödvändigt för att skydda lasten mot övriga brister i fartyget. Exempelvis slagvattnet kan inte avlägsnas tillräckligt effektivt och risk för vattenskada föreligger. Det är närmast fråga om avhjälpande från bortfraktarens sida [197].

> I ND 1928.391 (DHD) hade lasten skadats genom svettning, genom att vatten trängt in genom luckorna och genom läckage i pejlröret. SøHa, vars dom HD fastställde, ansåg att vattenskadan uppstått på grund av att fartyget "kun har haft en enkelt løs Garnering i Bunden", som inte ansågs vara försvarlig för den avtalade resan med beaktande av att "Skibet ikke var bygget med Rendestene". - Domstolen torde ha stött sitt avgörande på sjöovärdighet. Åtminstone gjordes i domen en hänvisning till en konossementsklausul som reglerade sjövärdighetsansvaret.
>
> I ND 1948.481 (S øHa) hade lasten skadats, emedan det kontinuerligt fanns fem tum vatten på fartygsbottnen. Detta faktum var inte förenligt med bortfraktarens (s. 490) "forpligtelse efter certepartiet til at praestere skibet ved dets afgang 'haegt og taet samt i fuldkommen god stand'" [198].

---

[196] Se särskilt Paterson, Zochonis- avgörandet vid not 189 ovan och uttalandet av Viscount Cave på s. 321. Jfr exempelvis Upper Egypt Produce Exporters v. "Santamana" (1923) 14 Ll.L.Rep. 159 Adm och John Tullock v. Town Line (London), Ltd. (1923) 14 Ll.L.Rep. 122 KB.

[197] Se vid not 70 ovan.

[198] Se även ND 1904.298 (SHD), ND 1904.159 (SHD) samt ND 1914.111 (DHD) om vattenskada på saltlast. Jfr vidare ND 1940.105 (NHD) och ND 1966.256 (Oslo byrett). Jfr även Myrdahl s. 37 f., Rosenmeyer s. 181 och Trappe s. 2.

Jfr försäkringsfallet Hogarth v. Walker /1900/ 2 Q.B. 283 CA och uttalandet av A.L. Smith, L.J., s. 285: "As regards the dunnage mats, if they are, as was stated, laid on the floor of the ship to prevent the grain from being damaged by wet from the floor, I should think that the vessel would not be seaworthy for the carriage of grain in bulk unless she had such mats ...".

I sista hand kan konflikten kanaliseras till frågan om kostnadsfördelningen. Bortfraktaren kan vara tvungen att komplettera lastvärdigheten trots att detta enligt funktionsfördelningen vore befraktarens sak. Bortfraktarens åtgärder föranleds därav att det kan föreligga förpliktelser gentemot tredje man i anledning av ett utfärdat mottagningskonossement. Även de offentligrättsliga kraven på fartygets lastvärdighet kan ge upphov till åtgärder från bortfraktarens sida [199].

---

[199] Jfr SOU 1936:17 s. 208 f. och Palaja s. 50.

7.5. Tidsfaktorn och sjövärdigheten

7.5.1. Resebefraktning

7.5.1.1. Den relevanta tidpunkten då fartyget skall uppfylla sjövärdighetskravet

Tidsfaktorn är av betydelse vid lastskador orsakade av fartygets sjöovärdighet. Enligt SjöL 118 § 3 mom. svarar bortfraktaren enligt principen om presumerad culpa om lasten har skadats på grund av att fartyget har varit sjöovärdigt "före resans början" [1]. De i 2 mom. avsedda befrielsegrunderna nautiskt fel och brand viker för denna ursprungliga sjöovärdighet [2]. I den engelskspråkiga Haag- regel- texten art. 3.1. uttrycks tidsfaktorn som "before and at the beginning of the voyage". Visby- protokollet har inte medfört ändringar i formuleringen. Med hänsyn till denna ansvarsreglering är utredningen av skadeorsaken av relevans [3]. En motsvarande problematik uppstår inte i fråga om Hamburg- reglerna 1978 vilka inte innehåller befrielsegrunden nautiskt fel. Vid brand faller bevisbördan beträffande transportörens/bortfraktarens culpa på den som i anledning av godsskada eller dröjsmål med godsets utlämnande framställer skadeståndsanspråk, se art. 5.

Tidsfaktorn enligt SjöL 118 § och Haag-Visby- reglerna tolkas så att fartygets lastvärdighet hänförs till lastningens början, medan den övriga sjövärdigheten skall uppfyllas gradvis före resans början [4]. Den exakta

---

[1] I den norska lagtexten används uttrycket "ved reisens begynnelse". Jfr DSjöL 76 §. Någon saklig skillnad i jämförelse med den finska lagtexten är det inte fråga om.

[2] Se not 14 nedan.

[3] Se Björkelund §§ 6 - 8.

[4] Se SOU 1936:17 s. 286, Björkelund s. 195 f. och s. 200 f., Myrdahl s. 42 och Manca s. 199 f.

Det har diskuterats huruvida kravet på den ursprungliga sjövärdigheten skall hänföras endast till lastningens och resans början, men inte till tiden däremellan. Den rådande uppfattningen synes vara att mellanperioden omfattas. Se Björkelund s. 201 ff. I Maxine Footwear Co., Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine, Ltd. /1959/ 2 Lloyd's Rep. 105 PC ansågs formuleringen i Haag- reglerna avse "the period from at least the beginning of the loading until the vessel started on her voyage". Se i samma riktning Steamship Del Sud 1959 AMC 653 EDLa och 2143 5CCA. Även i övrigt har man i engelsk rätt utgått från att sjövärdigheten under denna period skall uppfyllas gradvis alltefter som lastningen pågår. I själva verket tillämpar man den sk. etapp-

tidpunkten för resans början anses allmänt vara då fartyget "sätter sig i rörelse för att anträda den förestående resan" [5]. Alla förtöjningar behöver inte vara kastade, men å andra sidan medför byte av ligge- eller kajplats inte att resan anses ha börjat [6].

Utgångspunkterna modifieras av etapp- principen och av principen om retroaktiv sjövärdighet.

Etapp- principen innebär att fartyget inte omedelbart vid resans början behöver vara sjövärdigt för hela den avtalade sjöresan, utan endast för vissa skilda etapper [7]. I angloamerikansk rätt talas det om "the doctrine of seaworthiness by stages". I **common law** är bortfraktaren strikt ansvarig för fartygets sjövärdighet i början av varje ny etapp [8]. För flodetappen uppställs andra krav än för oceanetappen, kartutrustningen behöver inte vara komplett så länge den kan kompletteras före följande etapp påbörjas osv. Detsamma gäller beträffande bunker ombord. Fastställandet av de olika etapperna kan vara problematiskt. Det har ansetts att de skall vara

---

principen redan i detta skede. Se exempelvis Compagnie Algerienne de Meunerie v. "Katana" Societa di Navigazione Marittima, S.P.A. (The "Nizeti") /1960/ 1 Lloyd's Rep. 132 CA och the Stranna (1937) 60 Ll.L.Rep. 51 CA.

Björkelund tycks införa en culpabedömning i frågan genom hänvisningen till förberedande åtgärder för nedkylning av kylutrymmen, se Björkelund s. 200. Denna sammanbindning torde inte vara nödvändig.

[5] Se Björkelund s. 198.

[6] Se föregående not. Se vidare General Cocoa v. S.S. Lindenbank 1979 AMC 283 SDNY och hänvisningen på s. 295 till den tid då fartyget "breaks ground". Se härom även Steel Scientist 1936 AMC 387 2CCA och Willowpool 1935 AMC 1292 SDNY. Se om problematiken då lastning sker i flere lokala hamnar American Mail Line Ltd. v. United States of America 1974 AMC 1536 WDWash. Se om presumtion beträffande sjöovärdighet vid resans början då felet yppas efter resans början Amtorg v. Wildwood 1941 AMC 1717 s. 1736.

[7] Se om reservationerna i nordisk rätt med hänsyn till godsskadeansvar Falkanger & Bull s. 158. Jfr ND 1929.401 (NHD). Jfr Schaps & Abraham s. 494 f.

[8] Se E. Timm & Son, Ltd. v. Northumbrian Shipping Co., Ltd. (1939) 63 Ll.L.Rep. 33 HL, The Vortigern (1899) 8 Asp.M.C. 523 CA s. 526 f., Thin and Sinclair v. Richards and Co. (1892) 7 Asp.M.C. 165 CA och Steel Navigator 1928 AMC 388 2CCA. Strikt ansvar gäller givetvis även vid resans början med en nyansering för rese- och lastvärdighetens del, se The Vortigern- avgörandet och McFadden Bros. and Co. v. The Blue Star Line, Ltd. (1905) 10 Asp.M.C. 55 KB, sistnämnda med hänsyn till lastvärdigheten.

Se även Holman s. 150 och Vandeventer s. 837.

tydligt urskiljbara delar av resan exempelvis i geografiskt hänseende. Bortfraktaren kan i princip på förhand fastslå etapperna vilka därefter skall uppföljas. Vid lastskador och vid dröjsmål med godsets utlämnande ansluter man även frågan till deviationsansvaret. Fartygets rätt att anlöpa mellanhamn exempelvis för att ta bunker avgörs enligt deviationsreglerna[9].

> I fråga om etapp- principen och tagande av bunker är det relevant att utgå från certepartiregleringen [10] och en skälighetsavvägning med hänsyn till SjöL 98, 168, 168a och 168b §§. Skäligheten avgörs inte endast i stöd av klausulen utan även med beaktande av vad som kommersiellt är nödvändigt för fartyget. En lång resa kan på grund av fartygets konstruktion kräva anlöp i mellanhamn, medan ett anlöp exempelvis endast i anledning av förmånligt pris kan betraktas annorlunda [11].

Trots att den ursprungliga engelska på **common law** baserade etapp-principen inte med hänsyn till Haag-Visby- reglerna är av relevans vid skadeståndsansvarets utformning påverkar principen dock själva sjövärdighetsbedömningen avseende de skilda etapperna [12].

Den retroaktiva sjövärdigheten innebär att bortfraktaren anses ha uppfyllt sina sjövärdighetsförpliktelser vid resans början om man finner att en defekt normalt avhjälps efter resans början innan någon verklig risk för

---

[9] Se närmare Krüger (Transportomlegning) s. 203 ff., s. 214 ff., s. 337 ff. och s. 345 ff. Se även Grönfors (Sjölagens) s. 164. Se om sambandet mellan etapperna och deviationsreglerna exempelvis Caledonier 1929 AMC 69 2CCA och hänvisningen till "customarily a port of call for the vessel". Se i samma riktning Willdomino 1924 AMC 889 3CCA. Se vidare Holman s. 150 f. och Vandeventer s. 837.

Se om bortfraktarens fastställande av etapperna E. Timm & Son- avgörandet i föregående not.

[10] Se exempelvis BIMCO:s P. & I. Bunker Deviation Clause, 1948 som enligt ordalydelsen ger bortfraktaren en vidsträckt deviationsrätt.

[11] Se not 9 ovan. Se vidare M/V Sideri (1984) SMA 1932 varvid det bl.a. ansågs att resebortfraktaren med hänsyn till COGSA inte kunde deviera trots en liberty- klausul (s. 23) "with no other motive than to increase his own revenues". I fallet ingår även hänvisningar till andra relevanta amerikanska avgöranden.

[12] Se om intagning av laster i olika hamnar exempelvis Sejersted s. 55 f.

godset uppstår. Principen är accepterad i nordisk och angloamerikansk rätt[13].

De ovan nämnda riktlinjerna gäller regleringen av godsskadeansvaret[14]. Stadgandet i SjöL 76 § om sjövärdighetsförpliktelsen är inte explicit bundet till denna reglering av tidsfaktorn. Tidsfaktorn vid felansvaret utan en konvertering till godsskada eller dröjsmål med godsets utlämnande skall därmed lösas självständigt, men det är givet att man vid argumenteringen inte kan lämna tidsfaktorn i samband med godsskadeansvaret obeaktad [15].

I certepartiet kan ingå en klausul som hänvisar till en bestämd tidpunkt[16]. Vanligtvis avser man dock att regleringen hänförs till bortfraktarens godsskadeansvar [17]. Exempelvis inkluderas en Paramount- klausul enligt vilken i certepartiförhållandet tillämpas Haag- eller Haag-Visby-reglerna i den utsträckning som klausulen närmare utvisar [18].

---

[13] Se ND 1956.175 (SHD) och avgörandet i lägre instans ND 1954.558 (Svea hovrätt), ND 1975.85 (NHD) samt ND 1919.364 (NHD). Se de ledande fallen i angloamerikansk rätt Abraham Lyle and Sons v. Owners of the Steamship Schwan/ The Schwan (1909) 11 Asp.M.C. 286 HL och 215 CA samt The Silvia (1898) 171 U.S. 462 s. 465 samt Orient Insurance Co. vs. Det Forenede Dampskibs-selskap 1961 AMC 1228 SDNY. Se även Björkelund s. 214 ff., Grönfors (Sjölagens) s. 157 ff. och Falkanger & Bull s. 158 f.

[14] Se Reg.prop. 116/74 s. 7 f., Kungl. Maj:ts prop. 1973:137 s. 114 och s. 118 och NOU 1972:11 s. 11 f. Se om Haag- reglernas bakgrund Björkelund s. 120 ff. och Sejersted s. 7 ff.

[15] Jfr SjöL 72 § före sjölagsrevisionen i början av 1970- talet. Se om tolkningen Beckman s. 104 f., Braenne & Sejersted s. 67, Falkanger (Konsekutive) s. 51, Jantzen s. 48 ff. och Sindballe s. 317.

[16] Se Beepeevoy 2 kl 2: "Owners shall before, at the commencement of and throughout the voyage exercise due diligence to make and maintain the vessel, her tanks, pumps, valves and pipelines tight, staunch, strong, in good order and condition, in every way fit for the voyage and fit to carry the cargo ..., with the vessel's machinery, boilers and hull in a fully efficient state, and with a full and efficient complement of Master, officers and crew for a vessel of her tonnage". I detta certeparti ingår även en Paramount- klausul 38.

[17] Se Biscoilvoy kl 1 och kl 27, Gasvoy kl 1 och kl 23, Nanyozai 1967 kl 10 och Norgrain kl 35.

[18] Se om Paramount- klausulernas tolkning Hoppu s. 261 ff., Selvig (Paramount) s. 549 ff., Gilmore & Black s. 209 och Vandeventer s. 809, s. 817 och s. 841 f. Se vi-

I det följande avses tidfaktorn med hänsyn till bortfraktarens felansvar. Vid avsaknad av certepartireglering föreligger det ett antal olika alternativ. Det kan vara fråga om fartygets ankomst till lastningshamnen, åtgärder för att kancelleringsrätt enligt certepartiet inte skall komma i användning eller för att hävningsrätt i anledning av dröjsmål i övrigt inte skall inträda, avgivande av notis i liggetidsbemärkelse, lastningens början, resans början osv. Även en kombination kan komma i fråga.

Den ordagranna tolkningen av SjöL 76 § antyder att lastvärdigheten skall vara uppfylld vid lastens mottagande ombord, jfr 3)- punkten, medan det beträffande resevärdighet endast hänvisas till behörig utrustning.

I doktrinen har utredningen vanligtvis gällt de tidigare nämnda konverteringssituationerna eller regleringsalternativ som berör fördelningen av tidsrisken, se avsnitten 7.3.2. och 7.3.3. ovan.

Det föreligger varierande åsikter med hänsyn till felansvaret. Man har hänvisat till tidpunkten för fartygets ankomst till lastningshamnen [19]. Även notisens avgivande för liggetidsändamål har ansetts kunna utgöra den relevanta tidpunkten för bedömningen [20], så även lastningens början[21]. Det har även hänvisats till tidpunkten för fartygets avlämnande [22].

Ifall den reglering av tidsfaktorn som gäller vid godsskadeansvar skulle iakttas beträffande felansvar skulle lastvärdigheten bedömas enligt tidpunkten för lastningens början [23]. Den övriga sjövärdigheten skulle bedömas alltefter lastningens fortskridande beträffande hamnuppehåll och

---

dare Pritchett s. 87 ff. om inkorporering av Paramount- klausuler i tidscertepartier och tolkningen av kl 24 i NYPE.

[19] Se Falkanger & Bull s. 189 f.

[20] Se Gorton & Ihre s. 43 varvid det nämns att under transportkontrakt skall fartyget vara sjövärdigt för den enskilda resan då notis avges. I annat fall har befraktaren rätt att vägra lasta.

[21] Se Schaps & Abraham s. 493: "Beim Beginn der Beladung ... denn man kann dem Ablader regelmässig nicht zumuten, in ein seeuntüchtiges Schiff zu verladen". Jfr Capelle s. 137 och Pappenheim s. 139.

[22] Se Vogth-Eriksen s. 196 f. om "Skibets og tankenes tilstand ved levering". Jfr vidare beträffande den relevanta tipdunkten Tiberg (Demurrage) s. 314 f.

Se ytterligare Jantzen s. 344 som vid en jämförelse mellan rese- och tidsbefraktning för den förstnämndas del synes acceptera en gradering så att lastning skall anses kunna pågå även om fartyget inte till övriga delar är i felfritt skick.

[23] Jfr Anderson s. 883 f. och Vandeventer s. 438 om tänjbarheten i detta uttryck.

enligt tidpunkten för resans början med hänsyn till den förestående sjöresan. De ovan nämnda modifikationerna (etapperna, den retroaktiva sjövärdigheten) skulle dock komma i beaktande.

> I New York & Cuba Mail Steamship Co. v. Eriksen & Christensen[24] vägrade befraktaren att lasta, emedan fel förelåg i fartygets pannor då hon anmäldes lastningsklart. Greer, J. uttalade, s. 773: "If she be in fact fit to be afloat and take in cargo, but has some small defects which can with reasonable certainty be made right during the loading and without interfering with the due course of loading, she would in my judgement be in every way fitted for the intended voyage. But if she is in such a condition that she cannot be made ready by her cancelling date, and there is no reasonable certainty that she will be ready by the time her loading is finished, as was the case here, she cannot be said to be 'tight, staunch, and strong, and in every way fitted for the intended voyage '". I det konkreta fallet ansågs befraktaren berättigad till att avvisa fartyget [25].

I New York & Cuba Mail- fallet har domstolen uttalat sig om ett antal olika element såsom om sjövärdighetsbedömningen, avhjälpningsrätten och om den relevanta tidpunkten. Avgörandet är med hänsyn till frågan om tidsfaktorn oklart, men det antyder en viss tänjbarhet i bedömningen[26].

Frågan är i vilken mån riktlinjerna tillämpliga vid godsskadeansvar tillgodoser befraktarens rättsskyddsbehov med hänsyn till bortfraktarens felansvar. Exempelvis skulle ett omfattande maskinfel inte tekniskt förhindra lastningen och ej heller påverka hamnuppehållet, men det vore ifrågasatt huruvida sjöresan kunde avklaras. Tidpunkten för sjöresans början verkar vara oskälig ur befraktarens synvinkel även om man skulle beakta hans möjligheter att hänvisa till anteciperat fel [27]. Efter att last-

---

[24] (1922) 10 Ll.L.Rep. 666, 772 KB.

[25] Jfr Maritima Suarez S.A. v. Louis Dreyfus & Co. (1922) 10 Ll.L.Rep. 399 CA och Newburgh 1929 AMC 1394 5CCA.

[26] Jfr Capelle s. 138 f. Avvisande kommer inte i fråga "Wenn die Beladung nicht behindert und die Ladung nicht gefärdet ist und wenn die vollständige Herstellung der Seetüchtigkeit bis zum Beginn der Reise möglich und der Verfrachter dazu imstande und bereit ist". Se om liknande riktlinjer Schlegelberger & Liesecke s. 258 f. och Pappenheim s. 139.

[27] Jfr beträffande anteciperat fel ND 1971.46 (Hålogaland lagmannsrett) och Falkanger (Leie) s. 182.

ningen har påbörjats finns det begränsade möjligheter att undvika sjöresan. Ett omsatt konossement ger förfoganderätten över godset åt konossementsinnehavaren vars intressen ur bortfraktarens synvinkel skall prioriteras framom befraktarens krav på hävning i anledning av fel. För bortfraktaren kan ytterligare ha uppstått en rätt att innehålla godset i stöd av SjöL 112-113 §§ och 219 § [28]. Vid delbefraktning ingår en begränsning i SjöL 127 §. Dessutom gör sig kommersiella hänsyn gällande. Godset skall frambefordras för nyttjande eller omsättning och en omlastning kunde visa sig besvärlig redan i kostnadshänseende. En strävan att ko-ordinera frågan om tidsfaktorn med varuförsäkringens villkor kan anses ha relevans vid avvägningen [29].

I anledning av ovan framförda argument kan en annan utgångspunkt än reglerna om tidsfaktorn vid godsskadeansvaret föredras. De riktlinjer som har utretts för de särskilda egenskapernas del i avsnitt 6.9. närmast vid not 32 ovan kan accepteras. Regleringen är i så fall enhetlig. Tidpunkten för fartygets befraktningsrättsliga avlämnande enligt den tidigare gjorda preciseringen är avgörande [30].

Sjövärdighetskravets syftemål är att förhindra godsskada och dröjsmål. I vissa fall finns det motiv till att avvika från det befraktningsrättsliga avlämnandet som den relevanta tidpunkten för bedömningen av felansvaret utan att detta syftemål med beaktande av den tidigare klarlagda sannolikhetsgränsen [31] åsidosätts. Det resebefraktade fartyget kan givetvis inte vid avlämnandet vara sjövärdigt för själva sjöresan vad gäller ett antal olika faktorer såsom stabilitet, bunkermängden, luckornas skalkning osv. Såsom tidigare har nämnts skall resevärdigheten bedömas enligt ett antal olika konkreta omständigheter. Etapp- principen och principen om retroaktiv sjövärdighet visar även att resevärdigheten kontinuerligt komplet-

---

[28] Se Riska s. 240 f. och Grönfors (Sjölagens) s. 196 f. och s. 314 f.

[29] Enligt de engelska varuförsäkringsvillkoren kan försäkringsskyddet bortfalla om försäkringstagaren visste eller borde ha vetat att fartyget var sjöovärdigt då gods inlastades ombord. Se not 49 under 7.3. ovan.

[30] Jfr M/V Procer Ignacio Iturbe (1985) SMA 2109 om besiktningsögonblickets avgörande betydelse för bedömningen med hänsyn till att fartygets däcksluckor hade hål så att socker i säckar inte skulle ha kunnat transporteras utan uppenbar risk för skada.

[31] Se om sannolikhetsgränsen avsnitt 7.4.1.2.d. ovan. Jfr Houlder v. Weir (1905) 10 Asp.M.C. 81 KB varvid i en liggetidstvist åtgärder beträffande stabiliteten i samband med lossning inte ansågs utgöra "a breach of obligation on the part of the owners". Åtgärderna ansågs inte påverka liggetidsberäkningen.

teras av bortfraktaren vid hamnuppehåll, vid resans början och även efter resans början. Detta är naturligt.

I tillämpliga delar kan tidsfaktorn vid lastvärdigheten anses följa den för resevärdigheten uppställda nyanseringen.

Om det däremot inte är fråga om sedvanliga och naturliga kompletteringsåtgärder kan modifikationerna inte beaktas. Exempelvis saknar fartyget lastluckor eller är utrymmena för bunker för begränsade med beaktande av godtagbara säkerhetsmarginaler med hänsyn till den enligt deviationsprinciperna fastställda kortaste sjösträckan.

I angloamerikansk rätt har man diskuterat den allmänna formuleringens [32] betydelse för frågan om tidsfaktorn. Det har ansetts att man härigenom täcker tiden för avtalsslutet eller tiden från påbörjandet av barlastresan (**approach voyage**) fram till ankomst till lastningshamnen varefter det underförstådda villkoret om sjövärdighet blir tillämpligt. Åtskillnaden anses ha betydelse genom att befraktaren i stöd av den allmänna formuleringen inte kan vägra lasta, medan denna rätt föreligger i stöd av det underförstådda villkoret [33]. En motsvarande konstruktion är inte motiverad enligt nordisk rätt. Den allmänna formuleringen har dessutom i andra hänseenden än vad gäller tidsfaktorn ansetts utgöra endast en upprepning av det allmänna sjövärdighetskravet [34].

7.5.1.2. Bortfraktarens bevaringsplikt

I princip kan man inte anse anledning föreligga till att avvika från de riktlinjer om bevaringsplikten som framfördes beträffande fartygets särskilda egenskaper i avsnitt 6.9. ovan. Även motiven till SjöL 76 § visar att denna utgångspunkt accepteras. Detsamma gällde före lagändringarna i början av

---

[32] Se om termen avsnitt 7.2.4. ovan.

[33] Se Compagnie Algerienne de Meunerie v. "Katana" Societa de Navigazione Marittima, S.P.A. (The "Nizeti") /1960/ 1 Lloyd's Rep. 132 CA s. 137, New York & Cuba Mail Steamship Co. v. Eriksen & Christensen (1922) 10 Ll.L.Rep. 666, 772 KB och Scott v. Foley (1899) 5 Com.Cas. 53 QB varvid den allmänna formuleringen hänfördes till avtalsslutet. Se vidare Carver §§ 625-626, Scrutton s. 87 f. och Vandeventer s. 837. Även friskrivningsklausulernas tillämpning tycks vara beroende av denna åtskillnad.

[34] Se avsnitten 7.2.4. och 7.3.1. ovan. Se dessutom i tysk rätt beträffande den allmänna formuleringens betydelse för tidsfaktorn Schaps & Abraham s. 499.

1970- talet [35]. Etapp- principen kan beaktas då man utreder huruvida bortfraktaren uppfyllt bevaringsplikten.

Ovan har framgått att redan ett uppskjutande av den relevanta tidpunkten till sjöresans början försvårar befraktarens möjligheter att göra felpåföljder gällande [36]. Givetvis accentueras svårigheterna efter att sjöresan har påbörjats. Befraktarens möjligheter att ta del av uppkomna fel är starkt begränsade. Felet kanaliseras i regel till ett ansvar för godsskada. I sådana fall kan man anse den allmänna vårdplikten i enlighet med SjöL 101 § utgöra utgångspunkten för bedömningen av bortfraktarens ansvar kompletterad med den särskilda ansvarsreglering i SjöL 118 § som gäller godsskador [37]. Ansvaret för efterföljande sjöovärdighet avgörs inte självständigt utan med beaktande av SjöL 118 § 1 och 2 mom. varvid efterföljande teknisk sjöovärdighet och reseovärdighet ofta kan betraktas vara nautiskt fel, medan lastovärdighet i regel utgör ett kommersiellt fel[38].

I vissa fall konverteras den efterföljande sjöovärdigheten till dröjsmål. Dröjsmål aktualiseras genom anlöpande av nödhamn, reparationshamn eller mellanhamn eller vid driftsstopp till sjöss. Befraktaren kan få del av

---

[35] Se Kungl. Maj:ts prop. 1973:137 s. 56, s. 58 och s. 114 samt NOU 1972:11 s. 11 f. Se om bevaringsplikten Kom.miet. 1939:8 s. 49 och SOU 1936:17 s. 57 varvid det framgår att "Med hänsyn till att en förpliktelse för bortfraktaren i nu ifrågavarande avseende, före och under resan, måste anses på grund av fraktavtalet såsom sådant åligga honom gentemot befraktaren ...". Se vidare Sejersted s. 54. Jfr Rosenmeyer s. 177 f. och anknytningen till culpabedömningen. Se dessutom Manca s. 47 f.

Jfr SjöL 43 § om befälhavarens plikt att under resan hålla fartyget sjövärdigt.

[36] Läget är ett annat i fråga om avtal för konsekutiva resor. Se Falkanger (Konsekutive) s. 51 ff.

[37] Se Reg.prop. 116/74 s. 8 och Kungl. Maj:ts prop. 1973:137 s. 117. Se även Grönfors (Sjölagens) s. 119 f. En motsvarande "general duty to take care" gäller i angloamerikansk rätt under **common law**. Se Worms v. Storey (1855) 156 Engl.Rep. (R) 898 varvid det anfördes att om fartyget skadas efter resans början och efter att först ha varit sjövärdigt kan bortfraktaren anses ansvarig om möjligheterna att reparera felet inte utnyttjas. Se även The Palmea- avgörandet i not 40 nedan. Sjövärdighetskravet i resebefraktningen anses inte vara en **continuous warranty**, se McFadden Bros. and Co. v. The Blue Star Line, Ltd. (1905) 10 Asp.M.C. 55 KB. Se vidare Scrutton s. 83 och s. 86 f. samt Vandeventer s. 836.

[38] Se exempelvis Kungl. Maj:ts prop. 1973:137 s. 56 och s. 58, den ingående analysen av Alm & Pehrsson s. 23 ff. samt Björkelund s. 195 ff., s. 209 och s. 219 ff.

en sådan händelse [39]. Bortfraktaren har skyldighet att avhjälpa felet i avsikt att minimera dröjsmålsperioden. Vid försumligheter härvid kan skadeståndsansvar uppstå, se vid not 30 under 7.3. ovan. Hävningspåföljden ter sig som sagt ofta som oändamålsenlig på grund av de faktiska förhållandena varutöver de ovan nämnda juridiska begränsningarna gör sig gällande, se vid noterna 27 - 29 ovan [40]. Det är osannolikt att felreglerna aktualiseras vid efterföljande sjöovärdighet om befraktningen gäller endast en resa.

Med beaktande av både sjövärdighetsbedömningen och tidsfaktorn i resebefraktning kan befraktaren i regel göra felpåföljder gällande endast om felet på ett eller annat sätt framgår före eller vid lastningsoperationerna.

I resebefraktningen kan en särskild riskfördelning mellan parterna aktualiseras. Befraktaren är skadeståndsansvarig vid skada på fartyget enligt SjöL 97 §. Skadan kan påverka fartygets sjövärdighet. Nämnda stadgande omfattar dock endast skada från godset. Vid annan skadeorsak såsom vid skada i anledning av skoplossning som befraktaren skall ombesörja kan man utgå från allmänna avtalsrättsliga principer och därmed från en culpa- förutsättning.

---

[39] Se om bortfraktarens informationsplikt på certepartibasis Baltcon kl 14: "Should the Vessel put into any port leaky or with damage the Owners shall without delay inform the Charterers thereof". Se även Rørdam s. 94.

[40] Se SjöL 118 § 1 mom, 126 och 130 §§. Jfr beträffande möjligheterna att tillämpa dröjsmålsstadgandena i SjöL 126 § Falkanger (Konsekutive) s. 137. Se ett äldre fall HD 1928 II 125. Se om hävning och skadestånd vid dröjsmål Ferruzzi France S.A. v. Oceanic Maritime Inc. (The "Palmea") /1988/ 2 Lloyd's Rep. 261 QB varvid frågeställningarna framgår på ett tydligt sätt. Se om begränsningar i hävningsrätten enligt engelsk rätt Carver §§ 1087-1088 och Cufley s. 150 f. Regleringen är densamma som i nordisk rätt, men terminologiskt talas det om "Relanding from general ship" vilket innebär att det inte är fråga om helbefraktning.

Om hävningspåföljden trots restriktionerna kan tillämpas kan vissa accessoriska påföljder uppstå. Vid gemensamt haveri skall en haveriförbindelse utfärdas och ofta även en "non-separation agreement". Den sistnämnda avser att binda befraktaren till kostnader som uppstår i nödhamn efter lossning av lasten där. Se SjöL 193 § 2 mom. och Riska (Riskfördelning) s. 281 ff. samt Selmer s. 89 och s. 247 f. Se om problemen kring "non-separation agreement" en artikel av Peter J. Cullen i LMCLQ 1987 s. 160 ff.

7.5.2. Tidsbefraktning

7.5.2.1. Den relevanta tidpunkten då fartyget skall uppfylla sjövärdighetskravet

De alternativ som uppräknades i resebefraktningsavsnittet beträffande den relevanta tidpunkten för avgörande av huruvida fartyget uppfyller kraven på sjövärdighet kan i tillämpliga delar komma i fråga även vid tidsbefraktning.

I standardcertepartierna kan en närmare precisering av den relevanta tidpunkten ingå. Regleringen kan exempelvis avse tidpunkten för fartygets avlämnande [41], nämnda tidpunkt jämte tidpunkten för avtalsslutet [42] eller någon annan tidpunkt [43].

I SjöL 138 § ingår ingen närmare vägledning [44].

Det råder en allmän uppfattning om att tidpunkten för fartygets avlämnande (**levering, delivery**) är avgörande med beaktande av bortfraktarens felansvar [45]. Detta bekräftas i NUSjöL. Avlämnandet har en befraktningsrättslig innebörd [46].

---

[41] Se Baltime kl 1, Linertime kl 1 och STB Form kl 4.

[42] Se NYPE rad 5 och raderna 21-22.

[43] Se Shelltime 3 kl 2 och hänvisningen till "before and at the date of delivery of the vessel". Se även Intertanktime kl 1. Se ytterligare Vogth-Eriksen s. 206.

Se i övrigt om klausultolkningen Time Charters s. 39, s. 51, s. 83 ff. och s. 91 f. Jfr Clarke (1977) s. 493 och Sommer s. 80. Se även riktlinjerna i Toledo 1941 AMC 1219 2CCA, särskilt avgörandet i lägre instans 1939 AMC 1300 EDNY.

[44] Se dock Falkanger (Leie) s. 182 not 42.

[45] Se exempelvis ND 1951.176 (Bergen byrett) och ND 1975.1 (Norsk skiljedom) s. 22 f. Se vidare Palaja s. 42 och s. 103 ff., Grönfors (Sjölagens) s. 255, Jantzen s. 344 och Michelet s. 411 f.

I tysk rätt har det hänvisats till tidpunkten för resans början avseende varje enskild resa under tidsbefraktningsperioden, se Schaps & Abraham s. 491, och till tidpunkten för fartygets ankomst till lastningshamnen, se Schlegelberger & Liesecke s. 182 f.

Se beträffande varierande uttryck i angloamerikansk rätt "at the commencement of the period of hiring", "when hire becomes payable" och "delivery" Carver § 626, Cufley s. 149 respektive Time Charters s. 39 ff. och s. 88. Se vidare Vandeventer s. 829 och hänvisningen till "commencement of hire".

Se ytterligare Manca (Code) s. 146 och den gemensamma regeln om "prior to departure" för rese- och tidsbefraktning.

Avlämnandet anknyts alltså till bortfraktarens åtgärder för att förhindra uppkomsten av dröjsmål. Tidsbortfraktaren meddelar tidsbefraktaren att fartyget har ställts till hans förfogande och tidsbefraktaren kan göra sina kommersiella befogenheter gällande [47].

Tidpunkten för on hire- besiktningen hänförs till avlämningsskedet. Detta är av särskild vikt då fartyget skall avlämnas till sjöss varvid tidsbefraktaren inte har möjligheter till omedelbar besiktning[48].

Närmare rekommendationer beträffande frågan framgår av avsnitt 6.9. ovan.

7.5.2.2. Bortfraktarens bevaringsplikt och dess begränsningar

a. Utgångspunkterna

Bortfraktarens skyldighet att upprätthålla fartygets sjövärdiga skick regleras i standardcertepartierna genom maintenance- klausulerna, se avsnitt 7.2.4. ovan [49].

Det är lika naturligt som i fråga om resebefraktning att för tidsbefraktningens del fastslå att bortfraktaren vid avsaknad av en uttrycklig certepartireglering enligt nordisk rätt har en skyldighet att upprätthålla fartygets

---

Tidsbefraktaren kan före avlämnandet hänvisa till anteciperad sjöovärdighet, jfr Falkanger (Leie) s. 182.

[46] Jfr avsnitt 4.6. ovan. Uttrycket "avlämnande" har stadgat sig i befraktningrättslig terminologi. Det har accepterats i NUSjöL. Se även ND 1957.296 (Norsk skiljedom) s. 304, Falkanger & Bull s. 216, Jantzen (Tidsbefragtning) s. 24 och idem (Certepartier) s. 243.

[47] Se närmare Palaja s. 185 ff. om förutsättningarna för fartygets avlämnande med hänsyn till fraktbetalningsskyldigheten. Se om den hävdvunna synen även Jantzen (Certepartier) s. 240 samt Sindballe s. 381 f. Se beträffande angloamerikansk rätt Cufley s. 149 och Time Charters s. 61, s. 83 och s. 236 f. Jfr med hänsyn till dröjsmålsansvar SjöL 146 §.

[48] Se avsnitt 6.2.7. ovan.

[49] Se Befraktning s. 140 f., Gram s. 171 f. och Michelet s. 417.

sjövärdighet under tidsbefraktningsperioden. Bevaringsplikten tolkas ingå i SjöL 138 § [50]. I NUSjöL har detta stipulerats explicit.

I angloamerikansk rätt uppstår inte problem med bevaringspliktens förekomst då en maintenance- klausul ingår i certepartiet. Frågan skulle te sig oklar ifall denna klausul saknades.

Maintenance- klausulens betydelse med hänsyn till bortfraktarens strikta skadeståndsansvar har däremot väckt diskussion. I engelsk rätt är den tekniska placeringen av klausulen i certepartiet av avgörande vikt. Den sedvanliga placeringen av den allmänna formuleringen och maintenance-klausulen i certepartiet har lett till att man inte anser fråga vara om en **continuous warranty**. Detta har dessutom försvarats med att fartyget under tidsbefraktningsperioden befinner sig utom bortfraktarens omedelbara kontroll.

I Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd. v. Adamastos Shipping Co., Ltd. [51] var det fråga om ett avtal om konsekutiva resor. Bortfraktarens maintenance- förpliktelse hade införts i certepartiet genast efter den allmänna formuleringen. HL ansåg att bortfraktaren hade strikt ansvar för sjövärdigheten i början av varje ny resa.

Avsaknad av **continuous warranty** utan explicit certepartistöd har väckt kritik. Förslag har framkastats om olika sätt att införa detta ansvar på certepartibasis, exempelvis följande: "On her delivery, the vessel to have hull & machinery in class, and equipment in a thoroughly efficient state (with necessary valid inspection or other certificate), and is to be tight, staunch, strong and in every way fit for trading - and shall so remain for the currency of this charter" [52].

Det citerade formuleringsförslagets tekniska placering följer riktlinjerna i Anglo-Saxon- avgörandet.

---

[50] Se SOU 1936:17 s. 57 och s. 208, Palaja s. 42, Grönfors (Sjölagens) s. 255, Falkanger & Bull s. 216 f. och Jantzen s. 344.

Jfr beträffande fartygslega Falkanger (Leie) s. 347 ff.

Se beträffande tysk rätt HGB § 559 och dess tolkning enligt Schaps & Abraham s. 491 varvid man utgår från sjövärdighet "für den Beginn jeder vom Charterer angeordneten Einzelreise im Rahmen der Charter". Se om möjligheterna att tillämpa BGB § 536 som gäller **Miete**, Willner s. 90 ff. Se även Manca s. 48. Jfr Lopuski & Holowinski s. 220 f. och s. 223 f.

Jfr SjöL 144 § 2 mom. om off hire- regleringen.

[51] /1958/ 1 Lloyd's Rep. 73 HL.

[52] Se härom Besman (Lloyd's 1977) tillägg s. 6. Se formuleringens inarbetning i Fonasbatime kl 9. Jfr Benedict s. 7-29 ff.

Bortfraktarens underlåtenhet att efterfölja den sedvanliga maintenance-klausulen medför skadeståndsansvar endast på culpa- basis om inte maintenance- förpliktelsen i certepartiet har sammanbundits med den allmänna formuleringen [53].

I amerikansk rätt synes rättsläget vara det att tidsbortfraktaren har strikt skadeståndsansvar i anledning av sjöovärdighet vid början av varje ny resa under tidsbefraktningsperioden och att den sedvanliga maintenance- klausulen styrker detta [54]. Man kan förmoda att principen uppkom-

---

[53] Se Tynedale Steam Shipping Co., Ltd. v. Anglo-Soviet Shipping Co., Ltd. (1936) 54 Ll.L.Rep. 341 CA och uttalandet av Lord Roche på s. 344 ff. samt "Snia" Societa di Navigazione Industria e Commercio v. Suzuki and Co. (1924) 18 Ll.L.Rep. 333 CA. Se vidare Cadwallader s. 95, Carver §§ 626 - 627, Clarke (1977) s. 494 ff., Holman s. 127 f., Scrutton s. 371 ff. och Time Charters s. 130 f. Jfr dock resebefraktningsfallet Associated Bulk Carriers Ltd. v. Shell International Petroleum Co. Ltd. (The "Nordic Navigator") /1984/ 2 Lloyd's Rep. 182 QB varvid det var fråga om lastskadeansvar i certepartiförhållandet. Avtalet hade ingåtts på Shellvoy 3. Neill, J. gjorde en distinktion mellan **due diligence**- ansvar och strikt ansvar. Det sistnämnda ansågs inträda i stöd av en klausul i certepartiet enligt vilken befälhavaren "is bound to keep the tanks, pipes and pumps of the vessel always clean for the cargo ...". Avgörande var att i klausulen inte ingick orden "due diligence". Resebortfraktaren frikändes dock, emedan avtalsbrott inte ansågs föreligga.

[54] Se Luckenbach v. W.J. McCahan Sugar Refining Co. (1918) 248 U.S. 139 och hänvisningen på s. 150 till "a warranty without limitation, of seaworthiness at the commencement of every voyage", Fort Gaines 1929 AMC 608 4CCA och 1927 AMC 1778 DMd samt Coca Cola Co. vs. S.S. Norholt 1972 AMC 388 SDNY s. 390: "A vessel owner gives an implied warranty of seaworthiness of the chartered vessel at the commencement of every voyage". Se även Bright Star Steam Ship Co. - Industrial Molasses Corp. 1973 AMC 2005 Arb. Se vidare Poor s. 16 f.: "According to American decisions, there is also an implied warranty, under the usual form of time charter, that the vessel is seaworthy at the commencement of each voyage undertaken under the charter", idem (Informal) s. 4 f., Pritchett s. 105 ff., Robinson s. 601 och Time Charters s. 51, s. 91 f. och s. 132 f. om NYPE, bl.a.: "The maintenance clause reinforces the express warranty of seaworthiness provided in the preamble, and imposes on the owner the duty of maintaining the vessel in a seaworthy condition throughout the charter term". Se även Benedict s. 1-24 f. och s. 1-27 samt Gebb s. 1005 f. Se om tolkningen av "resans början" Texaco, Inc. v. Universal Marine Corp. 1976 AMC 226 EDLa. Det är givet att certepartiet kan uttryckligen hänvisa till upprätthållande av sjövärdigheten endast på **due diligence**- grund.

mit med hänsyn till den interna fördelningen av godsskadeansvaret mellan tidsbefraktningsavtalets parter [55].

Bortfraktarens skadeståndsansvar vid bevaringspliktens åsidosättande kan givetvis ha begränsats genom olika friskrivningsklausuler, se avsnitt 7.3.1. ovan.

De kompletteringsåtgärder som i samband med resebefraktningen framfördes med hänsyn till resevärdigheten äger tillämpning även i tidsbefraktningsförhållanden, se avsnitt 7.5.1.1. ovan [56].

Särskilt i fråga om långtidscertepartier står det klart att fartygets skick inte på grund av slitage kan upprätthållas i samma skick som vid befraktningsperiodens början. Bortfraktaren kan inte belastas för normalt slitage så länge som den godtagbara sannolikhetsgränsen för godsskada eller dröjsmål inte har överskridits, se härom avsnitt 7.4.1.2.d. ovan [57].

---

[55] I tidscertepartiet kan en Paramount- klausul ingå vilken reglerar godsskadeansvaret mellan parterna, se 1946 års version av NYPE kl 24. Klausulen innebär att det strikta ansvaret i början av varje ny resa förmildras till ett culpa- ansvar. Däremot tycks detta inte gälla med hänsyn till sjöovärdighet vid fraktslutet beträffande tidsbefraktningen eller vid fartygets tidsbefraktningsrättsliga avlämnande. Rättsläget beträffande amerikansk rätt är dock osäkert.

Se Caledonia (1895) 157 U.S. 124 och Fort Gaines 1929 AMC 608 4CCA s. 611 ff. Se även Heinz Horn - Marie Horn 1969 AMC 1495 och 1968 AMC 2548 5CCA s. 2554 varvid "specific reference to certain characteristics, specifications and capacities of the ship" är **warranties** utan att en Paramount- klausul kan påverka det strikta ansvaret. Se Pritchett s. 107 ff. som ger följande lösningsrekommendation: "... it is suggested that because the clause paramount as set forth in 1946 clause 24 should be given primary effect, both the express and any residual implied warranties of seaworthiness contained in the 1946 NYPE charterparty should be reduced to COGSA dimensions. Although it is certainly a close case, it is submitted that the intention of the parties is sufficiently clear to overcome and reduce the implied absolute undertaking of seaworthiness". Pritchetts lösningsrekommendation, som baserar sig på ett antagande om parternas uppenbara intentioner, kan ifrågasättas då man gör en jämförelse med fakta i ND 1961.127 (Norsk skiljedom). Se vidare Time Charters s. 53 f. och s. 132 ff. samt även Glenn Bauer s. 1004 ff. Se dessutom Diamond s. 3.

[56] Se Falkanger (Leie) s. 175 f., Jantzen s. 344, idem (Certepartier) s. 241 ff. och Sindballe s. 383. Se vidare Manca s. 35 ff. och s. 46 ff. Jfr Palaja s. 42 om etappprincipen i angloamerikansk rätt och betydelsen i tidsbefraktning. Jfr World Carrier Corp. - Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (The "Endeavour") 1978 AMC 1742 Arb om bortfraktarens kompletteringsskyldighet efter att resan och bestämmelsehamnen har preciserats. I detta fall var det fråga om lastrumslejdare.

[57] Jfr Michelet s. 417 f. Jfr även Sundberg s. 133 f. beträffande funktionsdugligheten i saklega.

Fullföljandet av bevaringsplikten kan ge upphov till en betydelsefull kostnadspost. Under en längre befraktningsperiod kan sjövärdighetskraven dessutom skärpas genom nya sjösäkerhets-, klass- och andra liknande bestämmelser.

Inom befraktningsrätten anses det allmänt att bortfraktaren inte kan lösgöra sig från avtalsbundenheten med hänvisning till en kostnadsstegring, ej heller är en jämkning av avtalet som utgångspunkt motiverad. Man utgår från att parterna i befraktningsförhållanden är medvetna om bl.a. kostnadsstegringsrisker och accepterar sådana spekulativa moment [58].

Särskilt i långtidscertepartier införs eskalationsklausuler som med hänsyn till bortfraktarens bevaringsplikt förmildrar den hävdvunna utgångspunkten [59]. Exempelvis kan en del av kostnadsstegringsrisken överföras på tidsbefraktaren enligt fraktklausulens närmare innehåll. Det är dock skäl att notera att bortfraktarens bevaringsplikt kvarstår, men att hans rättsliga ställning som helhet underlättas genom att tidsbefraktaren genom fraktklausulens reglering skall delta i kostnaderna.

> Eskalationsklausulerna kan samtidigt reglera andra orsaker till kostnadsstegringar än de som är hänförliga till upprätthållandet av fartygets skick.
>
> **Michelet** citerar följande klausul [60]:
>
> "The rate of hire agreed in this charter is based upon the level of owners' monthly operating expenses ruling at the date of this charter as shown in the statement for future comparison attached hereto, including the provisions, stores, master's and crew's wages, war bonus and other remuneration, maintenance and usual insurance premiums.
>
> By the end of every year of the charter period the average monthly expenses for the preceding year shall be compared with the basic statement attached hereto. Any difference exceeding 5 % to be multiplied by 12 and regulated in connection with the next hire

---

[58] Se Palaja s. 123 ff., Ramberg s. 222, Braekhus (Ishindringer) s. 234 ff., Ditlev-Simonsen s. 450 f., Falkanger (Leie) s. 340 och idem (Konsekutive) s. 193 ff.

Riska däremot tycks vara mera benägen att betona att befraktningsavtal som utgångspunkt skall bedömas på samma sätt som avtal på andra privaträttsliga områden vad gäller "ekonomisk force majeure", se Riska s. 221.

[59] Se Palaja s. 161 ff., Befraktning s. 105, Michelet (Escalation) s. 407 ff. och idem (Tidsfrakt) s. 287.

[60] Se Michelet (Escalation) s. 411 f.

payment. The same principle to apply pro rata at the termination of the charter for any part of a year".

Bortfraktarens bevaringsplikt modifieras även av andra principer. För det första kan generalklausuler såsom hardship- klausuler, som betecknas som "be kind"- klausuler, eventuellt påverka bedömningen [61]. För det andra kan bortfraktaren i vissa särskilda fall tänkas hänvisa till relevanta ändrade förhållanden såsom vid totalförlust eller konstruktiv totalförlust av fartyget [62]. För det tredje begränsas skärpta offentligrättsliga krav och klassens krav ofta till att omfatta endast nya fartyg eller tillämpas dessa regler först efter en viss övergångsperiod [63]. För det fjärde kan frågan beröra omständigheter som enligt parternas funktionsfördelning faller på tidsbefraktaren och för det femte ges bortfraktaren en skälig tidsfrist för avhjälpande (reparationer).

b. Begränsningar genom funktionsfördelningen

I den avtalsrättsliga bakgrunden nämndes att avtalsborgenären kan ha påförts ett visst underhåll av avtalsföremålet, se avsnitt 4.6. ovan. Exempelvis skall legotagaren sköta om bränsle och smörjoljor till den lejda bi-

---

[61] Lund beskriver hardship- klausulerna enligt följande, s. 351: "Klausulene slår gjerne fast at såfremt uventede omstendigheter inntrer som medfører at oppfyllelsen av avtalen blir saerlig byrdefull for en av partene, skal forhandlinger opptas om en revisjon av avtalen. Den juridiske verdi av klausulene anser man normalt ikke for å vaere saerlig stor". Se om olika klausuler som påverkar denna reglering exempelvis Palaja s. 146 ff., Gorton (Eskalationsklausuler) s. 365 ff., Lund s. 349 ff. och Michelet (Escalation) s. 396 ff.

[62] Se SjöL 147 §, jfr 128 och 130 §§. Den konstruktiva totalförlusten förtydligas genom försäkringsrättsliga normer, se FAL 70 § 3 mom. och de finska kaskoförsäkringsvillkoren "mot totalförlust" 3 § och hänvisningen till "då kostnaden för reparation av fartygets haveriskador beräknas uppgå till minst 80 procent av fartygets försäkringsvärde eller av fartygets värde i reparerat skick, om detta är högre än försäkringsvärdet". Se vidare Riska s. 203 ff. Jfr om bortfraktarens vägran att avhjälpa fel med hänvisning till konstruktiv totalförlust Asphalt International Inc. v. Enterprise Shipping Corp. 1981 AMC 2235 SDNY. Jfr beträffande konstruktiv totalförlust i engelsk försäkringsrätt MIA sect. 60.

[63] Se exempelvis SOLAS- konventionen I kapitel I, regel 2, ND 1951.176 (Bergen byrett), Brunsvig s. 203 och s. 272 ff. samt Røsaeg s. 62 ff.

len. En skyldighet liknande underhållsplikten - en befraktningsrättslig underhållsplikt - förekommer i tidsbefraktningen.

Enligt den hävdvunna funktionsfördelningen sörjer och står tidsbefraktaren för bunker till fartyget samt för lastning, stuvning och lossning. Däremot kvarstår övervakningsfunktionen på bortfraktarsidan vad gäller fartygets sjövärdighet. Se avsnitt 7.4.2.1. ovan. Det är inte fråga om en total överföring av en sjövärdighetsförpliktelse på tidsbefraktaren.

Certepartiet kan stipulera en uttrycklig funktionsfördelning mellan parterna [64]. Detta är aktuellt särskilt med hänsyn till lastvärdigheten och rengöringen av lastrummen.

> Se BIMCO:s "Cleaning of Cargo Compartments Clause": "Upon completion of discharge of each cargo, the crew shall render customary assistance in cleaning all cargo compartments in preparation for the next cargo, if required by the Charterers and if not prevented by any regulations or agreement whatsoever. Such cleaning work shall be performed while the Vessel is en route to next loading port, provided that this can be safely done and that the duration of the voyage is sufficient. The Charterers shall pay to the Owners ... (negotiable lumpsum) each time such cleaning is performed. The Owners will endeavour to effect such cleaning as best possible, but without any guarantee that the cargo holds will be sufficiently cleaned and accepted on arrival at the loading port and the Owners shall not be responsible for any consequences arising from the fact that the crew has been employed in cleaning".
>
> I Linertime framgår funktionsfördelningen i samband med regleringen av godsskadeansvaret mellan parterna, se kl 12 raderna 219-223. Tidsbortfraktaren svarar om orsaken till skadan beror på "Lack of due diligence on their part before and at the beginning of each voyage to make the Vessel seaworthy but claims arising or resulting from faulty preparation of the holds and/or tanks of the Vessel or from bad stowage of the cargo ... shall be the Charterers' liability".

Frågan om tidsbefraktarens underhållsplikt beträffande lastvärdigheten ter sig i viss mån problematisk. Det krävs en närmare nyansering. Som utgångspunkt synes tidsbortfraktaren ha skyldighet att upprätthålla fartygets lastvärdighet på motsvarande nivå som vid avlämnandet. Detta har

---

[64] Se Supplytime kl 14 (A). varvid vissa skador på fartygets utrustning skall avhjälpas av tidsbefraktaren på hans bekostnad.

ibland explicit uttalats i certepartiet [65]. Denna skyldighet kan även framgå av maintenance- klausulen. Exempelvis skall rost avlägsnas från fartygets lastrum och kylmaskineriet hållas i funktionsdugligt skick [66]. Även lastvärdighetsmaterial förutsatt i vanlig fraktfart skall ombesörjas av tidsbortfraktaren, se härom närmare avsnitt 7.4.4. ovan. Bevaringsplikten hänför sig till omständigheter som berör själva fartyget.

Det har ansetts att rengöringen av lastrummen under tidsbefraktningsperioden faller på tidsbefraktaren oberoende av att tidsbortfraktaren skulle ha avlämnat fartyget i rengjort skick. Åtgärderna hänförs därmed inte till tidsbortfraktarens bevaringsplikt. Ett antal standardklausuler visar i denna riktning. Detta antyder om en hävdvunnen praxis. Av central vikt vid argumenteringen är att rengöringsbehov uppstår i anledning av tidsbefraktarens kommersiella funktioner utan att tidsbortfraktaren har möjlighet att beakta de därav föranledda rengöringskostnaderna [67].

Den ovan nämnda nyanseringen förändras inte fastän lasttypen skulle ha preciserats på ett relevant sätt mellan parterna. Själva fartyget och dess utrustning skall i lastvärdighetshänseende upprätthållas av tidsbortfraktaren i motsvarande skick som vid avlämnandet. Tidsbefraktarens bundenhet till en viss lasttyp medför att rengöringsbehov inte uppstår. Vid en möjlighet att transportera alternativa lasttyper, exempelvis olika oljekvaliteter, är läget detsamma som om lasttypen inte skulle ha preciserats [68].

---

[65] Se exempelvis Shelltime 3 kl 2. Se även Vogth-Eriksen s. 199 ff.

[66] Se Spolsna Plovba of Piran v. Agrelak Steamship Corp. (The "Bela Krajina") /1975/ 1 Lloyd's Rep. 139 QB om avlägsnande av rost i lastrummen. Se även M/S Bjorn Ragne (1979) SMA 1298 varvid tidsbortfraktaren skulle avhjälpa detta, medan den "kommersiella" lastvärdigheten skulle skötas av tidsbefraktaren.

[67] I M/V Polyclipper (1983) SMA 1809 uttalades i fråga om tolkningen av en off hire- klausul, s. 238: "... the Panel recognizes it to be a well established practice in the industry for a time charterer to be responsible for all time and expense needed to clean the holds of a ship between cargoes, after initial acceptance of the delivery of the ship, unless the Charter Party contains specific wording to the contrary". Se i samma riktning M/S Bjorn Ragne i föregående not, M/T Stolt Argobay (1976) SMA 1098 och M/V Pacsea/ M/V Pacsun (1972) SMA 746 varvid i certepartiet dock ingick en särskild kostnadsfördelningsklausul. Se om undantag i särfall M/V Grace V (1982) SMA 1760. I samband med operationerna utför besättningen arbetet för tidsbefraktaren, se Manila Enterprise (1985) SMA 2060, s. 157.

[68] Se vidare om den nu aktuella argumenteringen Palaja s. 44 ff. och Michelet s. 416 f. Se däremot Diamond s. 4 f. som anser det vara tidsbortfraktarens sak att nya laster kan intas. Jfr ett äldre fall ND 1913.393 (NHD) varvid majoriteten ansåg att fuktskadan hade att göra med stuvningsfel. Av fakta i fallet kunde man emellertid ha dragit

Även re-delivery- klausulerna antyder att de nödvändiga rengöringsåtgärderna faller på tidsbefraktaren.

> Se Linertime kl 8: "The vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted)... " [69].

En sedvanlig re-delivery- klausul tolkas innebära att fartygets lastrum skall vara behörigen rengjorda av tidsbefraktaren före fartyget återlämnas. I annat fall kan tidsbortfraktaren vägra mottagandet med påföljd att tidsbefraktningsperioden fortlöper [70]. Då rengöringen vid återlämnandet an-

---

slutsatsen att det var fråga om sjöovärdighet. I så fall kunde funktionsfördelningsprinciperna ha lett till att tidsbefraktaren var ansvarig för lastskadan. Se ytterligare kommentaren av Schøning på s. 433 ff. Jfr vidare Björkelund s. 68 och s. 85. Se om den interna fördelningen vid management - avtal Berdal & Berg s. 89 f.

[69] Se även Baltime kl 7 och NYPE kl 4 om "good order and condition". I tanktidscertepartier har ofta preciserats huruvida fartyget återlämnas **clean** eller **dirty**. Det kan vara fråga om en option för tidsbefraktaren. I dessa fall saknas en sedvanlig redelivery- klausul. Se exempelvis STB Form kl 19 (a). Se även Vogth-Eriksen s. 197.

[70] Se ND 1957.296 (Norsk skiljedom) varvid tidsbortfraktaren vägrade att motta fartyget vid periodens slut, emedan fartyget inte var i skick i enlighet med Baltime kl 7. Tidsbefraktaren invände att eventuella brister vid återlämnandet endast gav tidsbortfraktaren rätt till skadestånd. Som utgångspunkt godkände skiljemannen tidsbefraktarens invändning, men med följande viktiga precisering, s. 306 f.: "Men synspunktet må efter voldgiftsdommerens oppfatning begrenses til å gjelde tidsbefrakterens ansvar for virkelige skader på skipet; det kan ikke overføres på tidsbefrakterens plikt til å sørge for opprydning på og rengjøring av skipet ved befraktningstidens slutt. Selv om tidsbefrakterne er ansvarlige for stevedoreskader etc., er det rederiet som arrangerer reparasjonen, og det vil ofte vaere praktisk at disse utstår til et noe senere tidspunkt. Under disse forhold ville det vaere uhensiktsmessig om tidsfrakten skulle dreie inntil reparasjonenen var ferdige. Når det gjelder opprydning og rengjøring, ligger saken anderledes an. For det første vil det normalt vaere tidsbefrakterne som skal besørge dette arbeide utført; de er derfor til en viss grad herre over hvor raskt det blir gjort. For det annet dreier det seg om arbeide som skal utføres efter endt utlossning, før skipet begynner å laste under ett nytt certeparti; det kan ikke som reparasjonene av stevedoreskader utsettes til et beleilig fremtidig tidspunkt. På dette punkt må det derfor vaere riktig å forstå certepartiets klausul 7 helt bokstavelig: skipet kan ikke tilbakelevereres medmindre det er 'in the same good order as when delivered' med hensyn til opprydning og rengjøring". I det konkreta fallet ansågs tidsbefraktaren inte ha uppfyllt förutsättningarna för återlämnande.

Se även Jaramar 1969 AMC 354 Arb och hänvisningen till "the clear language of the Charter" som var NYPE. Rengöringen vid fartygets återlämnande ansågs vara tids-

kommer på tidsbefraktaren skall detsamma gälla även under tidsbefraktningsperioden.

Med hänsyn till SjöL 123 § och ett utfärdat konossement kan rengöringsfrågan dock i sista hand kanaliseras till en kostnadsfördelningsfråga. Bortfraktaren är tvungen att med hänsyn till tredje man se till att fartyget är lastvärdigt. Kostnaderna inkrävs regressvägen av tidsbefraktaren.

c. Begränsningar vid skador på fartyget

Fartyget kan skadas under tidsbefraktningsperioden. Skadan kan men behöver inte påverka fartygets sjövärdighet. Tidsbefraktarens eventuella ansvar påverkas inte av en sådan försämring av fartygets skick som kan betecknas som normalt slitage [71].

Om orsaken till uppkommen sjöovärdighet kan hänföras till tidsbefraktarens kommersiella befogenheter frågas på vilket sätt bortfraktarens bevaringsplikt närmare utformas. Trots att tidsbefraktaren inte övertar besittningen av fartyget kan man tala om befraktarens befraktningsrättsliga vårdplikt [72].

---

befraktarens sak. Av MV Frosso (1984) SMA 1969 framgår att rengöringen inte förutsätter en sådan nivå att tidsbortfraktaren direkt kan avlämna fartyget till följande avtalspart.

Se även Time Charters s. 151 ff.

Jfr om de allmänna frågeställningarna Falkanger (Leie) s. 346 f.

[71] I regel anses det vara fråga om slitage då fartyget används för avtalat ändamål. Gränsdragningsproblem uppstår särskilt då fartyget lossas med skopa. Om detta har förutsatts av parterna får tidsbortfraktaren utgå från att metoden är ägnad att utsätta lastrummen för hårt slitage.

Se ND 1928.234 (Oslo sjørett) s. 236. Se vidare Ericsson s. 103 ff., Tiberg s. 39, Falkanger (Leie) s. 263 ff. och Michelet (Skade) s. 540 f. Se även Packard s. 25 och Time Charters s. 153 ff. Se Trappe s. 6 som uppräknar ett antal konkreta exempel.

Jfr resebefraktningsfallen ND 1936.364 (Østre Landsret), ND 1943.181 (Oslo byrett) och ND 1942.505 (SøHa).

[72] Jfr Tiberg s. 36.

Tidsbefraktarens vårdansvar kan aktualiseras vid olika typer av skadesituationer [73], särskilt vid skador i samband med lastning, stuvning och lossning [74].

I stöd av SjöL 149 § är tidsbefraktaren skadeståndsansvarig om skadan har uppkommit genom fel eller försummelse på hans sida.

Vårdansvaret kan ha reglerats i certepartiet [75]. Förutom ett culpa- baserat ansvar kan regleringen avse att friskriva tidsbefraktaren från detta ansvar eller skärpa ansvaret [76].

Vid fartygets återlämnande styrs parternas ställning bl.a. av certepartiets re-delivery- klausul, se vid not 69 ovan. Klausulen har varit förenad med tolkningssvårigheter och man har ställt frågan om den medför ansvar för tidsbefraktaren för kasuella händelser (med undantag för vanligt slitage).

Ifall skadan påverkar fartygets sjövärdighet kan dock reparationerna inte anstå till tidsbefraktningsperiodens slut. Exempelvis vid skoplossning skadar skopan vid lossningens slutskede tanktoppen, vid däckslastning av stockar skadas de för lasten avsedda stöttorna varvid hål uppstår i däcket osv. En motsvarande fråga om ansvarsgrunden kan därmed uppställas för själva tidsbefraktningsperiodens del.

Re-delivery- klausulen har betydelse med hänsyn till befraktarens underhållsplikt, se underavsnitt b. ovan. Vad gäller befraktarens vårdan-

---

[73] Det kan vara fråga om skada vid efterföljande av tidsbefraktarens order, skada vid lastning, stuvning, eller lossning och skada från last. Se Tiberg s. 37 och Michelet (Skade) s. 523.

[74] Jfr SOU 1936:17 s. 220.

[75] Se Baltime kl 13, 2. stycket. Se härom A/B Helsingfors Steamship Co., Ltd. v. Rederiaktiebolaget Rex (The "White Rose") /1969/ 2 Lloyd's Rep. 52 QB s. 60 och Time Charters s. 412. Jfr Ramberg (Unsafe) s. 649 f.

[76] Se i supply- farten Gade & Woxholth s. 118 ff. och NSM 1979 s. 4647 ff. Se om regleringen av stuveriskador exempelvis Shelltime 3 kl 13 och Ericsson s. 124 ff., Michelet (Skade) s. 547 f. samt NSM 1981 s. 4739 f.

Bortfraktaren kan ha påförts en explicit skyldighet att anordna besiktning samt att reklamera vid äventyr att tidsbefraktaren i annat fall inte är skadeståndsansvarig. Förekomsten av sådana klausuler har samband med svårigheter att slutgiltigt placera ansvaret på stuveriet. I M.V. Syra (1978) SMA 1278 förtydligades betydelsen av en sådan klausul så att tidsbortfraktaren förlorade möjligheten att vid försummad reklamation framställa krav endast då skadorna "were readily discernible". Se Benedict s. 1-88, Packard s. 24 och Trappe s. 6.

svar accepteras en culpa- princip. Klausulen medför därmed inte ansvar för befraktaren för kasuella händelser [77].

I engelsk rätt är läget beträffande tolkningen av re-delivery- klausuler oklart. De förefintliga avgörandenas motiveringar ger inte godtagbar vägledning. Det finns antydanden om att re-delivery- klausulen omfattar skador på fartyget och att ansvaret vore strikt. Å andra sidan har man förfäktat åsikten att tidsbefraktarens vårdansvar baseras på hans **contractual default** [78].

Tidsbefraktarens vårdansvar kan härledas från ett antal andra klausuler. Det kan vara fråga om tillämpningen av safe port-, is-, employment and indemnity- och andra dylika klausuler. Dessa kan inte beröras när-

---

[77] Culpa- principen har dessutom motiverats med försäkringshänsyn. Det är rederiet/tidsbortfraktaren som försäkrar fartyget mot kasuella händelser. Vid tidsbefraktarens strikta ansvar vore det i den sistnämndas intresse att teckna försäkringen. Jfr vidare Baltime kl 13, 2. stycket.

Se om rättspraxis exempelvis HD 1921 D II 64, ND 1928.234 (Oslo sjøret), ND 1923.374 (Kristiania sjøret) ND 1960.148 (Svensk skiljedom) och ND 1954.303 (Norsk skiljedom). Jfr dock ND 1943.181 (Oslo byrett). Jfr legofallen ND 1979.33 (Hålogaland lagmannsrett) och ND 1944.295 (Gulating lagmannsrett). Se vidare om vårdplikten och vårdansvaret samt om tolkningen av re-delivery- klausuler SOU 1936:17 s. 220, Befraktning s. 148 f., Ericsson s. 79 ff., Grönfors (Sjölagens) s. 272, Ramberg (Unsafe) s. 659 f. och s. 662, Tiberg s. 38 f., Falkanger (Leie) s. 295 ff., Gram s. 178 f. och s. 207 f., Jantzen s. 422 f., Michelet (Skade) s. 544 ff. och Bredholt & Philip s. 199 f.

Jfr beträffande rättsläget i socialistländerna Lopuski & Holowinski s. 226.

[78] I amerikansk rätt verkar ansvaret vara reglerat på culpa- basis.

I Chellew Navigation Co., Ltd. v. A.R. Appelqvist Kolimport, A.G. (1933) 45 Ll.L.Rep. 190 KB finner man stöd för strikt ansvar. Regleringen i Baltime kl 13, 2. stycket har dock införts efter detta avgörande, se närmare Ericsson s. 82 f. Jfr Limerick Steamship Co., Ltd. v. Stott & Co (1921) 5 Ll.L.Rep. 190 CA. Jfr vidare referatet i BIMCO Bulletin 1987 s. 8687 f. Se vidare Glasgow Shipowner's Co., Ltd. v. Munson S.S.Line (1930) 44 F 2d. 826 EDPa och The Schiffbek 1934 AMC 713 Arb om culpagrunden varvid bevisbördan med en viss nyansering placerades på tidsbortfraktaren. Jfr även M/V Ming Summer (1988) SMA 2490 varvid fartygets propeller hade skadats i isförhållanden. Det culpösa beteendet ansågs ligga på tidsbortfraktarens sida.

Se Holman s.133, Scrutton s. 374 och Time Charters s. 151 ff. samt beträffande amerikansk rätt Benedict s. 1-84 ff., Poor (Informal) s. 7, Time Charters s. 154 f. och Trowbridge s. 752. Jfr vidare Trappe s. 5 f.

Se om tendensen mot en uppluckring av det strikta ansvaret i engelsk rätt följande not.

mare i detta sammanhang, men tendensen i nordisk rätt beträffande ansvarsgrunden vid skador på fartyget liknar det som ovan anförts [79].

Tidsbefraktarens vårdansvar kanaliseras inte till avhjälpningsåtgärder från dennes sida. Det är tidsbortfraktaren som skall vidta nödvändiga åtgärder. Kostnaderna för reparationer och eventuella andra förluster ger upphov till skadeståndsanspråk gentemot tidsbefraktaren [80]. Tidsbortfraktaren kan ej heller vägra återta fartyget vid tidsbefraktningsperiodens slut trots skador på fartyget [81]. Närmare villkor om hur sådana repara-

---

[79] Se exempelvis Tiberg s. 36 f. och s. 40 f., Michelet (Skade) s. 524 ff., s. 542 f. och s. 552 f. Se dock ND 1959.242 (Norsk skiljedom) s. 252 varvid en närklausul tolkades innebära garanti och därmed strikt skadeståndsansvar för resebefraktaren.

Se om uppluckringen av det strikta ansvarets princip i engelsk rätt då bortfraktaren har lidit skada på grund av att tidsbefraktaren har brutit mot safe port- klausulen. Tidigare var det fråga om tidsbefraktarens safe port- garanti med undantag för **abnormal occurrence**. Se Leeds Shipping Co., Ltd. v. Société Francais Bunge (The "Eastern City") /1958/ 2 Lloyd's Rep. 127 CA s. 131. Se rättsutvecklingen genom Kodros Shipping Corp. v. Empresa Cubana de Fletes (The "Evia")(No. 2) /1983/ 1 A.C. 736 HL och hänvisningen till hamnens **prospective safety** vid tidpunkten för nomineringen. Tolkningen synes i sista hand vara beroende av certepartiets standardvillkor som helhet och olika resultat kan uppnås beroende på det använda formuläret. Uppluckringen av det strikta ansvarets princip har starkt kritiserats av Baker & David, se s. 115, med hänsyn till problem med förutsebarheten. Det är osäkert huruvida The Evia- avgörandet utöver politiska risker omfattar även fall av **marine safety**. Kriget mellan Irak och Iran på 1980- talet gav upphov till ett antal safe port- fall med hänsyn till ansvaret för politiska risker. Se utöver The Evia- avgörandet exempelvis D/S A/S Idaho v. Colossus Maritime S.A. (The "Concordia Fjord") /1984/ 1 Lloyd's Rep. 385 QB och där gjorda hänvisningar till andra avgöranden. Jfr även Balbina (1988) SMA 2495 om **safe berth-/ safe port- warranties**.

Se även Baker passim, Baker & David s. 112 ff. och Time Charters s. 152. Jfr Hambro N s. 210 ff.

Se om ansvarsfördelningen vid skada på fartyget vid lastning, stuvning och lossning i angloamerikansk rätt efter not 229 under 6.6. ovan. Se även MSC Mediterranean Shipping Co. S.A. v. Alianca Bay Shipping Co. Ltd. (The "Argonaut") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 216 QB.

[80] Tidsbortfraktaren har i regel en kaskoförsäkring för fartyget vilken täcker en stor del av förlusterna, dock inte alla. Tidsbortfraktarens ställning förbättras om tidsbefraktaren tecknat en särskild ansvarsförsäkring mot skador på det tidsbefraktade fartyget, "time charterer's liability to hull". Se Introduction to P. & I. Insurance s. 145 ff. Detta kan säkerställas exempelvis genom en särskild klausul i certepartiet. Jfr Krokeide s. 582 ff. om "beskadigelserisiko" vid kasuella händelser.

[81] Se not 70 ovan. Se vidare Santa Martha Baay Scheepvaart and Handelsmaatschappij N.V. v. Scanbulk A/S (The "Rijn") /1981/ 2 Lloyd's Rep. 267 QB. Fartyget återlämnades i dåligt skick. Tidsbortfraktaren ansågs skyldig att motta fartyget. Mustill,

tioner som tidsbefraktaren svarar för skall verkställas kan ingå i tidscertepartiet [82].

d. Om avhjälpningsåtgärder

Då sjöovärdighet har uppstått skall tidsbortfraktaren vidta avhjälpningsåtgärder. Även förebyggande åtgärder kan aktualiseras. Se avsnitt 6.2.2. ovan.

Det föreligger inte utrymme att i detalj behandla de problemställningar som uppstår kring avhjälpandet. Självfallet kan certepartiet närmare reglera frågan, men i många fall är det inte möjligt att på förhand beakta detaljerna [83].

J. hänvisade till juridiska och kommersiella överväganden enligt vilka (s. 270) "the charter shall come to an end, even if the condition of the vessel on redelivery is unsatisfactory. So far as concerns the law, the contractual service is defined in terms of the place or time, or both, at which the vessel is redelivered. The stipulation concerning the vessel's condition on redelivery is not part of this definition". Jfr accepterandet av samma princip vid **demise-charter** Attica Sea Carriers Corp. v. Ferrostaal Poseidon Bulk Reederei (The "Puerto Buitrago") /1975/ 1 Lloyd's Rep. 250 CA. Fartygets felfria skick var inte en **condition precedent** för återlämnandet. Se även Black Sea & Danube Shipping Co. v. Goeland Transport (1942) 74 Ll.L.Rep. 192 KB och Wye Shipping Co. v. Compagnie de Chemin de fer Paris-Orleans (1922) 10 Ll.L.Rep. 85 KB. I amerikansk rätt omfattar re-delivery- klausulen eventuellt även vårdansvaret vilket innebär att fartyget inte kan återlämnas innan reparationerna har verkställts, se Ubbergen 1929 AMC 199 EDNY.

Se ytterligare Tiberg s. 37, Jantzen s. 424 och Michelet (Om skade) s. 555 ff. Se även Carver § 697, Scrutton s. 374 och Time Charters s. 152 ff. inklusive reservationer beträffande amerikansk rätt.

I fartygslega kan vårdansvaret gestalta sig annorlunda, se Falkanger (Leie) s. 344 ff.

[82] Se Linertime kl 8 raderna 160-166.

[83] Se exempelvis NYPE kl 21 som endast anger generella riktlinjer med undantag för dockningsintervallerna vilka skall äga rum var sjätte månad. Denna tidsperiod anses i praktiken vara för kort. Torrdockningsklausulen skall uppenbart följas bokstavligen. I amerikansk praxis hänförs detta stränga krav till skadeståndsansvaret och en åtskillnad görs till **specific performance** varvid en skälighetsavvägning vidtas, se Munson S.S. Line v. Miramar S.S. Co. (1908) 166 F. 722 2CCA och Falls of Keltie S.S. Co. v. United States & Australasia S.S. Co. (1901) 108 F. 416 SDNY.

Se om en särskild klausulformulering NSM 1953 s. 3727.

Den ledande principen är att vid dirigering av fartyget till reparationshamn eller till dockningshamn skall vardera partens ekonomiska intressen tillvaratas i skälig mån. Ifrågavarande hamn skall geografiskt ligga på ett lämpligt ställe med hänsyn till tidsbefraktarens kommande kommersiella behov. Man utgår från minsta möjliga deviation. Reparationstidpunkten skall likaså uppfylla nämnda förutsättningar. Det valda varvet skall dessutom ha en utrustning som möjliggör ett effektivt avhjälpande. I annat fall kan tidsbortfraktaren anses ha verkställt avhjälpandet culpöst. Tidsbefraktarens intressen blir dock ofta tillgodosedda genom off hire-regleringen enligt vilken frakt inte löper innan fartyget är i samma eller motsvarande position som före deviationen, men i Baltime är regleringen mera betungande för tidsbefraktaren [84].

---

[84] Se ND 1962.68 (Norsk skiljedom) s. 86 ff. varvid ett antal avvägningsmoment framgår. Bl.a. uttalades att (s. 88) "Hvis flere mulige verksteder må anses som like gode sett fra rederiets synspunkt (m.h.t. pris, reparasjonstid og kvalitet), må rederen velge det alternativ som medfører den minste deviasjon og derfor den minste belastning for tidsbefrakteren" och att (s. 90) "Av flere brukbare reparasjonsalternativer må han derfor velge det som nødvendiggjør den minste avvikelse fra skipets planlagte rute". Se kommentarerna i ND 1962.VIII f. Se även ND 1957.5 (DHD) skiljedomen på s. 16 ff. s. 17: "Retsvirkningen af rederiets forpligtelse til bundrensning bør efter opmandens mening derimod fastsaettes efter hvad der synes rimeligt og saedvanlig stemmende med begge parters interesser. Som regel vil dokning for bundrensning finde sted ... som et naturligt og hensiktsmaessigt led i skibets drift. Deraf følger, at der må påhvile befragterne en vis oplysningspligt med hensyn til skibets bevaegelser, idet dette vil vaere en nødvendig forudsetning for det rette samarbejde mellem rederi og befragter". Vartdera fallet berörde Baltime.

I Bjorneford (1921) 271 F. 682 2CCA ansågs tillbörligt avhjälpande förutsätta hänvändelse till ett välkänt och välutrustat varv. Det kan tilläggas att då ett sådant varv hade förnyat en propeller culpöst ansågs tidsbortfraktaren inte ansvarig för varvet. I M/V Medita (1977) SMA 1150 ansågs bortfraktaren inte ha valt varvet på ett tillbörligt sätt, emedan det inte hade lika effektiva möjligheter att reparera ett fel som andra närliggande varv. I M/T Stolt Argobay (1976) SMA 1098 betonades att tidsbortfraktaren skall beredas en skälig möjlighet att avhjälpa uppkomna fel i enlighet med maintenance- klausulen. Dessutom innebar denna klausul att fartyget skulle upprätthållas i gott, inte i perfekt skick. Jfr beträffande avhjälpande även Overseas Washington (1983) SMA 1801 och majoritetens bedömning i S/S Ilkon Dalio (1980) SMA 1430 på s. 9 ff.

Se vidare exempelvis Palaja s. 50 ff. och s. 70 f., Falkanger (Leie) s. 354 ff. och Gade & Woxholth s. 44. Se även NSM 1978 s. 4560 f. Se ytterligare Barclay s. 16, Benedict s. 1-90 f. och Packard s. 82 f.

Vid otillbörligt avhjälpande kan även bortfraktarens deviationsansvar aktualiseras, se Krüger (Transportomlegning) s. 355 ff. , särskilt s. 363 f. som synes förorda en omfattande valfrihet för bortfraktaren.

7.6. Fartygets övriga allmänna egenskaper

7.6.1. Bakgrund

Sjövärdighetskravets tidigare accepterade **ratio** om att godsskador och dröjsmål förebyggs leder till att befraktarens andra intressen med hänsyn till fartygets skick eventuellt inte är tillgodosedda. Sjövärdighetsbedömningen är dessutom bunden av certepartiets allmänna formulering och av SjöL 76 och 138 §§.

Kraven på fartygets fysiska egenskaper kan exempelvis beröra befraktarens förmögenhetsställning i övrigt. Avsikten är att förhindra oförutsedda kostnadsstegringar för befraktaren eller annan menlig inverkan på hans förmögenhetsställning [1]. I avsnitt 7.1. ovan ifrågasattes som utgångspunkt huruvida sjövärdighetskravet ger ett tillräckligt omfattande uttryck för fartygets allmänna funktionsduglighet. Bl.a. den allmänna avtalsrättsliga utgångspunkten om avtalsföremålets ekonomiska beskaffenhet gör sig härvid gällande. Denna frågeställning återkommer nedan.

Utöver de fysiska egenskaperna kan även icke-fysiska egenskaper tänkas vara relevanta. I den allmänna avtalsrätten hänvisas det till avtalsföremålets politirättsliga och sakrättsliga beskaffenhet, respektive till rådighets- och rättsliga fel. Även i befraktningsrätten kan frågan uppställas i vilken mån eventuella myndighetsingripanden, åtgärder från organisationer i monopolställning och ingripanden från tredje man som hänvisar till bättre rätt till fartyget än befraktarens är av betydelse. Man måste dessutom i befraktningsrätten klarlägga huruvida konkurrerande regleringsalternativ såsom dröjsmålsansvar och verkan av ändrade förhållanden allmänt taget tillgodoser behovet av att lösa störningssituationen. I befraktningsrätten utreder man därmed fartygets kommersiella och rättsliga egenskaper. Det föreligger dock inga möjligheter att här penetrera dessa frågeställningar. Det har ansetts angeläget att i en skild publikation ge läsaren en överblick av nämnda ämnen [2].

---

[1] Jfr Grönfors (Sjölagens) s. 257.

[2] Av särskilt intresse är utredningen av eventuella myndighetsingripanden på grund av fartygets bristfälliga tekniska skick och ITF- bojkotter av bekvämlighetsfartyg i ett felregelperspektiv. Vidare är det av intresse att med hänsyn till tredje mans rätt i fartyget utreda betydelsen av uttrycket "owner". I dagens läge är detta aktuellt med beaktande av redarfunktionernas spridning på grund av olika samarbetsformer, såsom pool- och management- avtal. Det konkurrerande regleringsalternativet i dessa fall är närmast det regelsystem som berör ansvaret för avtalets uppfyllelse samt skyldigheten att personligen uppfylla avtalet.

I många fall koncentreras konflikten mellan parterna till betydelsen av omständigheter som i första hand inte berör fartygets egenskaper såsom begränsningar i fartygets drift i anledning av hamn- och dylika förhållanden, se avsnitt 6.8. ovan och efter not 102 under 7.4. ovan.

7.6.2. Fartygets driftsduglighet

Den följande utredningen kan betecknas beröra fartygets driftsduglighet [3].

Frågor som inte berör fartygets sjövärdighet, men som kan betecknas vara relevanta i enlighet med den relevansbedömning som gäller i fråga om normalnormer kan exempelvis beröra fartygets däcksarrangemang, fartygets fart samt dess lyftanordningar. För nordisk rätts del kan vissa riktlinjer härledas från rättspraxis och doktrin.

I ND 1981.204 (Hålogaland lagmannsrett) är underrättens avgörande av intresse. Det gällde ett tidsbefraktat förbindelsefartyg avsett att användas för passagerartransporter i Nord-Norge. Tidsbefraktaren avvisade fartyget och hävde avtalet. Tidsbortfraktaren krävde skadestånd på grund av oberättigad hävning. Som grund för hävningen anförde tidsbefraktaren bl.a. att förbindelsefartyget inte kunde användas för passagerartransporter på de aktuella farvattnen i enlighet med de krav som uppställdes av passagerarna. Det var svårt att komma ombord, fartyget var primitivt och kallt och det var inte behagligt till sjöss. Invånarna på området hade framfört klagomål.

Underrätten ansåg att tidsbefraktaren inte var berättigad att häva. Fartyget ansågs vara lämpligt för de avsedda transporterna. Tidsbefraktaren hade i avtalsförhandlingarna tagit del av planer och skisser om det aktuella nybygget. Tidsbefraktaren idkade rederinäring, medan tidsbortfraktaren var en lekman som idkat trafik för tidsbefraktaren. - Det kan nämnas att tidsbefraktaren inte hade hänvisat till att passagerarnas säkerhet ställdes i fara [4].

---

[3] Fartygets allmänna egenskaper har i olika sammanhang betecknats med andra uttryck än "sjövärdighet" Se om terminologiska frågor exempelvis Björkelund s. 119. Jfr Myrdahl s. 28. Se i off shore- sammanhang hänvisningen till operationsduglighet Gade & Woxholth s. 41 ff. Se även vid noterna 112 - 114 under 7.4. ovan.

[4] Tidsbefraktaren framförde även andra grunder för hävning. Bl.a. ansågs fartyget inte uppfylla tidsbefraktarens förutsättningar beträffande lastutrymmen och fartygets

Tidsbortfraktaren tillerkändes skadestånd i anledning av oberättigad hävning. I lagmannsretten gällde tvisten endast skadeståndets belopp.

I ND 1977.236 (Svensk skiljedom) var det i första hand fråga om kausalnormers relevans, men vissa **naturalia negotii**- synpunkter framgår även. Tidsbefraktaren ansåg nybyggets bulbstäv medföra olämplighet för gång i is. Skiljemännen anförde att (s. 244) "Stor vikt måste ... läggas vid vad som sålunda utretts om de praktiska erfarenheterna av Maierformstäven. Därför kan skiljenämnden icke finna styrkt att 'Bremön' tekniskt sett brustit i kontraktsenlig användbarhet för vintersjöfart i Bottenviken; snarare ger utredningen belägg för motsatsen" [5].

I ND 1949.322 (Norsk skiljedom) framställde tidsbefraktaren krav på fraktnedsättning och skadestånd. En av grunderna bestod av fartygets allmänna bristfälligheter. Enligt tidsbefraktaren var fartyget olämpligt för koltransporter då trimluckor saknades. Vidare var fartyget olämpligt för transport av trälaster då endast 1/10 av lasten kunde tas på däck i stället för sedvanliga 1/3 för den aktuella fartygstypen. Vidare ansågs fartyget vara olämpligt för frukttransporter. Tidsbefraktaren ansåg även maskineriet vara olämpligt. Nu nämnda motiveringar accepterades inte av skiljemännen. I certepartiet ingick inga klausuler som skulle ha stipulerat om fartygets lämplighet för ovan nämnda ändamål. Dessutom hade tidsbefraktaren tagit del av en plan för fartyget och han borde själv ha tagit ställning till fartygets ovan nämnda lämplighet. I fallet framgick emellertid att fartyget hade fått en lättare maskin än den gamla. Fartygets lastkapacitet förbättrades, men å andra sidan medförde omändringen att fartyget var svårare att handha än före ändringen. Ombord behövdes regelmässigt sandbarlast och (s. 332) "Det koster atskillig å ta inn ballast og losse den, og det medfør tidstap". Detta fel utgjorde en av grunderna till fraktnedsättning [6].

---

lyftkran. Dessutom saknade fartyget ett certifikat för det avsedda passagerarantalet. Hävningen ansågs ej heller på dessa grunder berättigad.

[5] Jfr finsk skiljedom 1984 Enso-Gutzeit Oy/Rederiaktiebolaget Sally (opublicerad) varvid det lejda fartyget inte ansågs vara olämpligt för trafikering i vinterförhållanden.

[6] Se NSM 1949 s. 3657 f. I avgörandet Helsingfors hovrätt V 1978/553, 7.11.1979 var det fråga om en liggetidstvist. I samband härmed uttalades bl.a. att resebefraktaren, som inte i certepartiet påyrkat anteckning om fartygets djupgående, var an-

Nordisk rättspraxis ger i första hand den uppfattningen att hänvisningen till fartygets allmänna bristfälligheter eller till fartygets olämplighet för den avsedda trafiken eventuellt inte erhåller bifall. Å andra sidan motiveras slutresultatet med att befraktaren har varit medveten om fartygets olika arrangemang genom planer, skisser och andra dokument som han senast vid avtalsslutet har tagit del av. Med hänsyn till sistnämnda motivering kan man inte generellt utesluta att krav uppställs på fartygets driftsduglighet i befraktningsrätten.

I doktrinen har man utgått från att fartyget skall vara lämpligt för det avsedda ändamålet. **Falkanger** anför följande [7]: "Om således skibet forutsettes anvendt til malmtransport, kan det vaere en ulempe og en mangel at skibet har vanskelig tilgjengelige rom med trange lukeåpninger og mange fremspring, men det fører ikke til at skibet ansees som usjødyktig. Skibet er heller ikke egnet for formålet om det stikker så dypt at det ikke kan anløpe den havn som kontrakten tar sikte på, men en sjødyktighetsmangel er det ikke" [8].

---

svarig för att fartyget inte kunde uppnå kajplatsen på bestämmelseorten. Detta antyder om att relevans beträffande djupgåendet inte kunde uppstå på annat sätt än genom certepartianteckning. Se ytterligare ND 1951.176 (Bergen byrett) där det hänvisades till sjövärdighet, emedan fartyget (s. 181) "i almindelighet ikke var vel egnet til å føre last". Slutresultatet motiverades med sjövärdighetsresonemang. Fartyget ansågs ha varit i behörigt skick. I ND 1909.177 (Kristiania sjøret) ansågs bortfraktaren inte vara ansvarig för att lasten på grund av dess dimensioner inte kunde intas genom lastluckorna vilkas storlek var angivna i certepartiet. Domstolen uttalade bl.a. om inredningen under däck att (s. 186) "denne til en viss grad vanskeliggjør indlastningen..." och vidare att "Men retten kan, efter hvad der er den sagkyndige medlemmer bekjendt, ikke betragte denne indredning som saa usedvanlig, at den kan paaføre indstevnte något ansvar. Ved nybyggede skibe vilde en saadan indredning ha vaeret usedvanlig, men ved skibe av 'Dronning Sophie's alder, saerlig ved skibe, der som 'Dronning Sophie' er bygget i Sverige, har en lignende indredning av lasterummene tvertimot vaeret noksaa almindelig". I ND 1947.152 (SøHa) gavs det uttryck för att det var resebefraktarens risk att det aktuella fartyget (s. 159) "efter sin Størrelse og hele Indretning har vaeret mindre vel egnet til en last som den omhandlede". Se även ND 1917.365 (Kristiania sjøret) om befraktarens vetskap. Jfr ND 1906.49 (SHD) motiveringarna i underrätten och motiveringarna av JR Claeson i HD samt ND 1983.347 (Norsk skiljedom).

[7] Se Falkanger (Leie) s. 172.

[8] Se i samma riktning Michelet s. 434 f. inklusive reservationerna. Jfr i äldre rätt Hambro s. 164: "Är det ... någon egenskap hos fartyget, som hindrar detta att komma ända in i hamnen, såsom att det är mera djupgående än andra af samma storlek, måste lastegarne utan tvifvel vara fritagne från kostnaden och äfventyret vid godsets transport

I angloamerikansk rätt finns det en klar tendens att utreda bortfraktarens eventuella ansvar inom ramen för sjövärdighetsbedömningen. Man är tvungen att uttänja "begreppets" räckvidd i en sådan grad som inte motsvarar det för sjövärdighetskravet som utgångspunkt uppställda syftemålet[9]. Någon motsvarighet till en **naturalia negotii**- grund påträffas inte

---

...". Se Capelle s. 132 f. om sammanhanget mellan BGB § 633 om **Werkvertrag** och sjövärdighetsbestämmelsen i HGB § 559. Jfr vidare Falkanger (Kvantumkontrakten 1985) s. 17 f. Jfr även Lopuski & Holowinski s. 220 varvid det om sovjetisk rätt uttalas följande: "Bei der Konkretisierung der Verpflichtungen des Vercharterers spricht das sowjetische Gesetzbuch von der Übergabe des Schiffs an den Charterer in einem für die im Vertrag bezeichneten Zwecke geeigneten Zustand, erwähnt aber nicht ausdrücklich, dass das Schiff seetüchtig sein muss". Fartygets funktionsduglighet för det avtalade ändamålet betonas.

[9] Se Hang Fung Shipping & Trading Co., Ltd. v. Mullion & Co., Ltd /1966/ 1 Lloyd's Rep. 511 QB.

Se M/V Taxiarchis (1987) SMA 2406 varvid resebefraktaren inte lyckades erhålla försäkring för lasten. Majoriteten ansåg att befraktaren fick bära denna risk. I S.S. Pioneer Crusader (1984) SMA 2045 betonades att resebefraktaren var medveten om fartygsarrangemangen. Dessutom ansågs det vara allmänt känt att den ifrågavarande fartygstypen ("Challenger Class") var konstruerad så att lastlucks- och utrymmesarrangemangen inte var ideala särskilt med hänsyn till bulklaster avsedda för skoplossning. I M/S Bjorn Ragne (1979) SMA 1298 ansåg tidsbefraktaren fartyget vara olämpligt för ändamålet, emedan bulkfartyg av den aktuella typen i regel inte hade sådana hinder i lastrummen som det aktuella fartyget. Tidsbefraktarens anspråk förkastades, emedan fartyget var i enlighet med "her warranties". Se i samma riktning M/V Sally Stove (1986) SMA 2320, resebefraktningsfallet Khian Island/ Eastern Pioneer (1984) SMA 1962 varvid det dessutom framfördes att resebefraktaren hade erhållit information om fartygets konstruktion, brister och problem hänförliga till stuvningen och M/V Leslie (1979) SMA 1341 om **frustration**. Jfr New Northland 1932 AMC 900 EDNY, M/V Sonisbon (1986) SMA 2185 och T/T Zakynthos (1985) SMA 2097.

Se även Clarke (1977) s. 493, Healy (Lloyd's 1980) s. 74 och Poor s. 16.

Även rådighetsartade fel ses i regel i belysning av en sjövärdighetsbedömning, se typiskt Alfred C. Toepfer Schiffahrtsgesellschaft v. Tossa Marine Ltd. (The "Derby") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 325 CA om betydelsen av en ITF- bojkott. Jfr The Sanko Steamship Co. Ltd. v. Fearnley & Eger A/S (The "Manhattan Prince") /1985/ 1 Lloyd's Rep. 140 QB varvid tidsbefraktaren krävde off hire på grund av en ITF- bojkott. Leggatt, J. accepterade varken att fråga var om fartygets "fitness" eller en **implied term**- konstruktion enligt vilken tidsbortfraktaren skulle ha givit löfte om att åt besättningen utbetalades löner enligt ITF- kollektivavtal. Det sistnämnda motiverades dock närmast med att bojkotten, som ägde rum år 1980, vid tiden för avtalsslutet år 1972 var en oförutsedd händelse. Utrymme kan tydligen anses föreligga för en annan tolkning, ifall ITF- bojkotter kan anses vara förutsebara. Se vidare Actis Co. Ltd. v. The Sanko Steamship Co. Ltd. (The "Aquacharm") /1982/ 1 Lloyd's Rep. 7 CA om

med undantag för den kasuistiska bedömingen av avtalsvillkor genom **business efficacy**- konstruktionen [10]. Denna konstruktion används dock klart i begränsad omfattning.

> I Navigas International Ltd. v. Trans-offshore Inc. (The "Bridgestone Maru No. 3") [11] hade parterna ingått ett tidsbefraktningsavtal på Shelltime 3. Enligt certepartiet garanterade tidsbortfraktaren fartygets angivna klass "at the date of delivery of the vessel". I kl 2 stipulerades följande: "Owners shall ... exercise due diligence to make the vessel in every way fit to carry fully refrigerated Butane and/or Propane and ... in every way fit for ... service ...". I en italiensk lossningshamn vägrade myndigheterna att acceptera lossning, emedan en pumpningsanläggning ombord inte ansågs vara säker. Tidsbefraktaren krävde off hire för den tid som förbrukats för att återställa fartyget i drift. Flere motiveringar framfördes av tidsbefraktaren. En av dem var att tidsbortfraktaren hade givit underförstådda löften (**implied terms**) om att anläggningen var installerad på ett tryggt sätt och att klassificeringssällskapets godkännande skulle föreligga beträffande ovan nämnda anläggning. Dessa underförstådda löften ansåg tidsbefraktaren inte ha blivit uppfyllda. Motiveringarna accepterades inte av domstolen. Hirst, J. uttalade följande s. 76: "In my judgement, business efficacy is fully met by the express obligation to exercise due diligence, and there is no necessity to superimpose more rigorous terms specifically ap-

---

myndighetsbegränsingar i Panama- kanalen och Compagnie Algerienne de Meunerie v. "Katana" Societa Di Navigazione Marittima (The "Nizeti") /1960/ 1 Lloyd's Rep. 132 CA om embargo. Se dock en något annan infallsvinkel i World Carrier Corp. - Kawasaki Kisen Kaisha (The "Endeavour") 1978 AMC 1742 Arb om behöriga lastrumslejdare. Särskilt markant framgår det orealistiska i sjövärdighetsbedömningens användning i avgörandet John Morrisey vs. Steamship A. & J. Faith 1966 AMC 71 NDOhio varvid kvarstad från borgenärens sida ansågs konstituera sjöovärdighet. Se i samma riktning beträffande **financial seaworthiness** Furness Withy - Maria Jose Shipping Co. (1986) SMA 2205 och uttalandet att (s. 122) "owners breached their obligation to furnish a vessel which was in all respects ready and capable to perform the voyage for which it was chartered". Jfr uttalandet av Lloyd, J. i Belcore Maritime Corp. v. F.lli Moretti Cereali S.p.A. (The "Mastro Georgis") /1983/ 2 Lloyd's Rep. 66 QB på s. 69.

Se även Time Charters s. 133 f.

[10] Se om termen avsnitt 4.7.2. ovan.

[11] /1985/ 2 Lloyd's Rep. 62 QB.

plicable to the mode of installation and the class aspects of the booster pump. I therefore hold that the implied terms are not made good and that the defendants' obligations in these respects are to be found in cl. 2...". Off hire ansågs dock kunna inträda på annan grund, jfr hänvisningarna om gränsen mellan "inre" och "yttre" omständigheter i engelsk rätt not 103 under 7.4. ovan.

Helt onyanserat gäller den ovan nämnda utgångspunkten emellertid inte, utan man kan eventuellt i viss mån förutsätta en **general fittedness** av fartyget. Bedömningen utmynnar i dessa fall i en opreciserad skälighetsavvägning.

I Oswayo [12] hade **in port**- bränsleförbrukningen inte avtalats i certepartiet eller varit föremål för förhandlingar. Skiljemännen ansåg att den bevisade dygnsförbrukningen på 15 ton var (s. 4) "Excessive for this OBO- type vessel on that particular voyage ... Although the charter party does not contain a representation specifying consumption figures for the heating of cargo, the panel's knowledge and experience of such operations has been used to evaluate the different aspects of this claim". Skiljemännen ansåg den skäliga förbrukningen vara 11 ton. I bedömningen beaktades även fartygets ålder[13].

Det finns alltså inte stadgade eller enhetliga riktlinjer om under vilka närmare förutsättningar man exempelvis kan hänvisa till fartygets **unsuitability** [14].

---

[12] (1987) SMA 2391.

[13] Se vidare M/V Filiatra Legacy (1986) SMA 2331 varvid **in port** bränsleförbrukningen inte hade preciserats i certepartiet. Den tillåtna förbrukningen skulle avgöras enligt vad som var (s. 279) "reasonable in the circumstances". Se dock M/V United Bounty (1984) SMA 2040 varvid den godtagbara **in port** förbrukningen inte kunde fastslås, emedan tidscertepartiet inte innehöll en närmare precisering härom.

[14] I Athenian Tankers Management S.A. v. Pyrena Shipping Inc. (The "Arianna") /1987/ 2 Lloyd's Rep. 376 QB gjordes en åtskillnad av Webster, J. som **obiter dictum**. Tidsbefraktaren hade vägrat att motta fartyget på grund av att dess tankrengöringssystem inte fungerade enligt den avtalade kapaciteten, om uppvärmningsaggregaten användes samtidigt. I tidscertepartiet ingick en allmän formulering jämte en särskild beskrivning av tankrengöringssystemets kapacitet. I motiveringarna uttalades, s. 389: "Moreover, although it seems probable to me that there is rarely a difference between seaworthiness and fittedness, this case, it seems, may well be one in which there is, if only in theory, a difference; because although it is sensible to contemplate the fact that the possibility that the cleaners may not in certain

Driftsduglighetskravet kan i nordisk rätt anses motiverat med hänsyn till att befraktarens förmögenhetsställning kan påverkas i negativ riktning i anledning av de arrangemang som berör fartyget vid avlämnandet. Detta framgår av motiveringarna i ND 1949.322. I ND 1977.236 hänvisades det till "kontraktsenlig användbarhet" trots att den närmare avvägningen medförde att fartyget inte ansågs ha fel [15]. Det är vidare av vikt att beakta att även en dröjsmålsrisk som inte förenas med fartygets förmåga att motstå sjöns faror eller att fungera som flytande lager kan uppstå.

Befraktningsavtalets hela syftemål utgår från att befraktaren skall kunna använda fartyget så effektivt som möjligt. Fartyget skall vara funktionsdugligt eller brukbart utöver sjövärdighetsresonemangen.

Det är en helt annan fråga att man efter en driftsduglighetsbedömning kan fastslå att fartyget är i avtalsenligt skick. I tillämpliga delar följs de bedömningskriterier som fastställdes för sjövärdighetens del i avsnitten 7.4.1.2. och 7.4.2.2. ovan.

Givet är att särskilt kutymer och allmänna uppfattningar inom branschen spelar en central roll i sammanhanget [16]. Däremot är det inte fråga

---

circumstances be able to work at full capacity may render the vessel unfitted, etc., it is difficult to contemplate sensibly the fact that that possibility might render her unseaworthy. And it seems to me that, although in many cases seaworthiness and fittedness for service have been treated as synonymous (where no doubt it has been appropriate to do so), they are not necessarily the same thing".

I M/V Eldina (1977) SMA 1147 var avvägningen likadan som i de amerikanska avgöranden som nämnts i not 9 ovan, men i motiveringarna ingår ett tillägg, s. 6: "Had the Charterer given the complete cargo breakdown to the Owner in detail during the negotiation, it is conceivable that the burden of this determination of suitablity would have shifted to the Owners". I det konkreta fallet hade lasten beskrivits som "Steel Products and/or Lawful Generals".

Vid andra än befraktningsavtal är tendensen att kräva **general fittedness** tydligare. Vid **demise charter** skall fartyget vara "reasonably fit", se Reed v. Dean /1949/ 1 K.B. 188 KB. Vid båthyra hänvisas det till "warranty of fitness", se O'Brien v. Bridge Marine Works /1954/ 2 Lloyd's Rep. 79 QB och Taylor v. Thames Charters, Ltd. (1950) 83 Ll.L.Rep. 289 KB. I fråga om bogseringskontrakt skall bogserbåten vara funktiondsduglig för ändamålet, se Severance 1946 AMC 128 4CCA, Frances 1939 AMC 58 4CCA, Leo and Tow 1937 AMC 86 5CCA samt Nissho-Iwai American Corp. v. M/T Grand Day 1980 AMC 2882 SDNY.

[15] Även försäkringshänsyn kan eventuellt göra sig gällande, men detta är osäkert. I ND 1939.257 (Vestre Landsret) kunde befraktaren inte erhålla försäkring för lasten på grund av för stora risker. Befraktaren ansågs inte ha varit berättigad till att häva befraktningsavtalet på denna grund. Se i samma riktning M/V Taxiarchis (1987) SMA 2406.

[16] Man kan göra jämförelser med rådighetsartade fel. Se särskilt ND 1963.27 (DHD) varvid fartygets **black-listing** ansågs konstituera fel.

om alltför betungande förpliktelser för bortfraktaren. Den ovan accepterade ramen för bedömningen ger inte möjligheter härför. I praktiken har befraktaren dessutom före fraktslutet ofta tagit del av fartygets allmänna funktionsduglighet genom olika slag av dokument [17]. Vetskap förhindrar relevans utan att bortfraktaren presumeras ha avhjälpningsplikt. Läget är detsamma som vid sjövärdighetsbedömningen, se avsnitt 6.2.7. ovan. Ej heller kan en allmän hänvisning till fartygets bristfälligheter anses leda till bifall för befraktarens krav.

Vid driftsoduglighet kan sanktionssystemet anses vara detsamma som i fråga om sjöovärdighet, se avsnitt 7.3.1. ovan. Ansvaret berör i vartdera fallet **naturalia negotii**- grunden. Däremot är det ifrågasatt huruvida en friskrivningsklausul som hänvisar till sjöovärdighet kan anses omfatta driftsoduglighet. En restriktiv tolkning av friskrivningsklausulen kan medföra att bortfraktaren vid driftsoduglighet inte uppnår det avsedda skyddet.

Beträffande tidsfaktorn gäller i tillämpliga delar vad som framgick av avsnitt 7.5. ovan.

---

[17] Se om delgivning av dokument Packard s. 14 f. Jfr NSM 1973 s. 4354.

8. FARTYGETS LYFTANORDNINGAR SOM SAMMANFATTANDE EXEMPEL PÅ RELEVANS- OCH INNEHÅLLS-BEDÖMNINGEN

Efter genomgången av fartygets särskilda och allmänna egenskaper med hänsyn till relevans- och innehållsbedömningen kan man närmare beröra frågan om fartygets lyftanordningar för att konkretisera helheten. Principiellt kan frågas huruvida fartyget skall ha lyftanordningar [1].

I tidsbefraktningen ankommer lastnings- och lossningsfunktionerna på tidsbefraktaren. Detsamma gäller i resebefraktningen i stöd av en FIO-klausul. Det är ofta angeläget för befraktaren att få klarhet i huruvida dessa operationer kan skötas med fartygets egna arrangemang [2].

I äldre tider var det naturligt att fartyg hade tackel med vilka lyft kunde verkställas. Genom utvecklingen av olika lasthanteringsmetoder är läget idag helt annorlunda. Hamnväsendet ger service, fartygstypen kan vara sådan att lyftanordningar inte behövs osv. [3].

> Ombord på fartyget kan finnas arrangemang bestående av en bom (**derrick**) med hissvajrar och av en vinsch med drivkraft. Operationerna sker med bompar varvid den ena bommen riggas ut över kajen och den andra över lastluckan. Svängande bommar eller kranbommar har större rörelsevariationer. En särskild typ utgörs av tyngdlyftbommar med stor lyftkapacitet. Vidare kan det ombord finnas lyftkranar vilka svänger varvet runt och kan toppas eller sänkas. En portalkran rör sig längs med fartygets däck.
>
> De olika lyftanordningarnas kapacitet företer variationer allt från konventionella bompars 1,5 ton till tyngdlyftbommars 85 ton.

---

[1] Givetvis kunde även andra konkreta exempel bli föremål för behandling: på vilket sätt fastställs fartygets fart, bränsleförbrukning, djupgående osv. Ett ytterligare konkret exempel kunde vara fartygets lämplighet för en bestämd lastnings- eller lossningsmetod, såsom för skoplossning. Frågan om fartygets lyftanordningar har ansetts vara ändamålsenlig, emedan man samtidigt kan fråga huruvida sådana anordningar över huvud taget skall finnas ombord.

[2] Se Gram s. 68 och s. 73.

[3] Se Fartygsteknik s. 6 ff.

Lyftkapaciteten fastställs av myndigheterna med hänsyn till arbetsskyddet. Man anger ett SWL- tal (**safe working load**) [4].

Ofta beskrivs fartygets lyftanordningar i certepartiet. En allmän information kan även ingå om att fartyget antingen är **geared** eller **gearless**. Indirekt kan klarläggning uppnås genom att bortfraktaren enligt certepartiet skall sörja för vinschar och drivkraft [5]. Ofta anges i samband med befraktningsrutinerna uppgifter om fartygets lyftanordningar. Denna information kan utgöra grunden för befraktarens beslut att ingå avtal [6].

Relevansbedömningen följer i ovan nämnda fall de riktlinjer som har framförts i avsnitt 5. ovan. I fråga om innehållsbedömningen gäller de riktlinjer som framgick i avsnitt 6. ovan.

Det kan anses höra till ovanligheterna att frågan om lyftanordningar ombord på fartyget inte har behandlats i certepartiet eller i avtalsförhandlingarna. Rent teoretiskt är detta dock inte uteslutet.

Då man saknar stöd i certepartiet, yttre avtalsnormer eller kausalnormer har lyftanordningarna och deras funktionsduglighet hänförts till sjövärdighetsbedömningen. Man får den uppfattningen att deras förefintlighet ombord är ett slags automatiskt faktum om certepartiet inte explicit utesluter deras förekomst. De äldre ställningstagandena har uppenbart påverkats av det faktum att lyftanordningar ombord tidigare var vanliga [7].

---

[4] Se Fartygsteknik s. 93 ff. Se även Linertime raderna 107-110.

[5] I dessa fall är informationen om avsaknad av lyftanordningar givetvis av vikt. Se ND 1951.660 i not 7 nedan. Se Gram s. 68 och s. 72 ff. samt Jantzen s. 132.

Se om beskrivningen i resecertepartier exempelvis Blackseawood kl 15, Heavycon kl 4, Fertivoy kl 7 (b), Gencon kl 5 (b) 2. stycket, Grainvoy kl 13, Murmapatit kl 20 och Nubaltwood kl 15 (b) och (c). Se beträffande tidscertepartier Asbatime kl 21, Baltime kl 4, Linertime kl 5 och NYPE kl 22.

Se not 10 under 6.8. ovan om tolkningen av uttrycket "double-rigged".

[6] Exempelvis kan i **particulars** ingå följande uppgift: "6 Hägglund cranes á 8 mtons, 2 derricks aft á 3 mtons" eller "4 swinging derricks - system 'Welle', 2 x 15 tons and 2 x 30 tons S.W.L." eller "4 electro hydraulic deck cranes. Type: LIEBHERR grab crane B 28/22 - 24 VG. Lifting capacity 28 tons 24 m with hook and 22 tons with grab. 4 x 12,5 cbm four rope grabs. Capacity 1200 mtons/h coal. In addition 1 grab for ore á 6 cbm".

[7] Se Forslag 1891 s. 74 . Se vidare Björkelund s. 102, Tiberg (Demurrage) s. 322, Falkanger (Transportkontrakter) s. 393, Jantzen s. 90 och s. 132, idem (Certepartier) s. 52, s. 91 och s. 211 samt Rørdam s. 106 f. Se Schaps & Abraham s. 342 där det anförs att fartyget är resevärdigt först "wenn seine Gerätschaften zum Laden und Löschen tüchtig sind".

Samma ovan nämnda tendens påträffas i angloamerikansk rätt. Lyftanordningarna anses beröra en sjövärdighetsbedömning. Befraktaren anses dessutom ha rätt att använda lyftanordningarna även då en FIO-klausul ingår i certepartiet [8].

Se Helsingfors hovrätt V 1978/188, 18.11.1981 varvid resebefraktaren inte ansågs berättigad till att frånträda fraktslutet med hänvisning till avsaknad av lyftanordningar ombord. Hovrätten anförde bl.a. att denne vid fraktslutet haft kännedom om att vinschar ombord saknades.

I ND 1951.660 (SHD) var det närmast fråga om tolkningen av resecertepartiklausulen "The Vessel will permit the use of ship's winches and other appropriate gear actually on board". Mottagaren vägrade att betala ersättning för överliggetid, emedan fartygets lyftanordningar inte var avtalsenliga. Mottagaren hänvisade även till fartygets sjöovärdighet. Underrätten tolkade klausulen innebära att vinschar faktiskt fanns ombord, medan hovrätten ansåg att klausulen endast gav rätt att använda vinschar i den omfattning sådana faktiskt fanns ombord. I certepartiet ingick en speciell friskrivningsklausul som påverkade bedömningen. HD hänvisade till hovrättens domskäl och fastställde dess domslut. Allmänna riktlinjer kan inte härledas ur avgörandet. Se härom Rodhe s. 227 och hänvisningen till en individuellt bestämd standard. Jfr ND 1920.332 (Kristiania sjørett) och ND 1943.193 (SøHa) vilka antyder att lyftanordningar ombord betraktas utgöra ett automatiskt faktum.

Även Haag- reglernas tvingande ansvarsperiod från lastningens början till lossningens slut har påverkats av en **tackle-to-tackle**- princip. Modifikationer har blivit nödvändiga alltefter den tekniska utvecklingen av lasthanteringen. Se Hoppu s. 207 ff. och Grönfors (Sjölagens) s. 153.

[8] Se Hang Fung Shipping & Trading Co., Ltd. v. Mullion & Co., Ltd. /1966/ 1 Lloyd's Rep. 511 QB varvid fartygets lyftanordningar var i oskick. I resecertepartiet ingick en FIO- klausul. Befraktaren framställde skadeståndskrav bl.a. för arbetskraftskostnader under väntetid (**stand-by**). I domstolen ansågs bortfraktarens förpliktelse kunna baseras på en **implied term** på **business efficacy**- grund. Alla hamnar på det avtalade området hade dessutom inte lämpliga landanordningar. McNair, J. uttalade vidare att (s. 423) "in the ordinary way, apart from express provisions in the charterparty, the ship's duty of seaworthiness comprises a duty, whether it be absolute or qualified due diligence, to have her loading and discharging tackle available for the ordinary purposes of loading and discharging". I bedömningen påverkade även en annan klausul i certepartiet enligt vilken lastning från eller lossning i pråm skedde på befraktarens bekostnad. Detta ansågs antyda att operationerna kunde äga rum utanför hamnkranarnas räckvidd. Om FIO- klausulen uttalades att (s. 524) "It seems to me that this clause is quite inadequate to exclude from the ship's share of responsibility the obligation of providing lifting gear". Se även Madras Electrical Supply Co. v. P. & O. Steam Navigation Co. (1924) 18 Ll.L.Rep. 93 CA samt **obiter dictum** av Bailhache, J. i lägre instans (1923) 16 Ll.L.Rep. 240 KB s. 24. Se i samma riktning Baltimore & O.R. Co. v. United States (1953) 201 F.2d. 795 3CCA och Munson S.S. Line v. Miramar S.S. Co. (1908) 166 F. 722 2CCA. Jfr Amerocean Steamship Co. - Orion Shipping & Trading Co. 1952 AMC 1559 Arb varvid kostnaderna för

I dagens läge kan man ifrågasätta riktigheten i att principiellt betrakta frågan ur ovan nämnda infallsvinkel. Hänvisningen till sjövärdighetsbedömningen leder till att man anser lyftanordningarna utgöra en lika naturlig beståndsdel i fartyget som exempelvis navigations- och brandutrustning. Realiteterna visar annat. Exempelvis fartygstypen ro-ro saknar sådana arrangemang. Lyftanordningarna faller ej heller under den tidigare accepterade **ration** för sjövärdighetskravet.

Däremot kan man acceptera en driftduglighetsbedömning. Frågan anknyts till en kostnadsstegringrisk för befraktaren eller till en dröjsmålsrisk som berör andra omständigheter än fartygets förmåga att motstå sjöns faror eller fungera som flytande lager. Inom denna ram skall förefintligheten av lyftanordningarna avgöras med beaktande av kutym eller allmänna uppfattningar inom branschen enligt de preciseringar som i stöd av bl.a. övriga certepartiuppgifter kan uppnås. Exempelvis kan certepartiet precisera lastnings- och lossningshamnarna, lasten och fartygstypen.

Givet är att de aktuella lyftanordningarna skall vara funktionsdugliga. Detta gäller även utan att en FIO- klausul tillämpas i avtalsförhållandet. I regel kanaliseras tillfälliga störningar härvid via liggetidsregleringen i resebefraktningen och off hire- regleringen i tidsbefraktningen [9].

---

komplettering av bristfälliga certifikat beträffande fartygets lyftanordningar ansågs vara en lastningskostnad ("loading expense").

Se ytterligare Benedict s. 1-28, Scrutton s. 86, Time Charters s. 261 och Vandeventer s. 838 som hänför frågan till fartygets lastvärdighet, jfr dock s. 884.

[9] Se exempelvis ND 1933.372 (SHD), ND 1939.321 (NHD), ND 1943.449 (SøHa), ND 1943.193 (SøHa) och ND 1932.439 (SøHa). Speciella förhållanden kan leda till att bortfraktaren inte är ansvarig såsom att lossningsplatsen är olämplig för lyftanordningarnas användning, se ND 1959.150 (SøHa).

I M/V Sideri (1984) SMA 1932 gjordes en åtskillnad mellan funktionsdugligheten och lyftkapaciteten, s. 26 f.: "Inasmuch as the Charter Party does not contain any reference to the capacity of the SIDERIS's gear, Owners cannot be responsible for its unsuitability for Receivers' purposes. However, the Charter Party does describe the vessel as being 'geared' and, therefore, Owners are responsible for ensuring that the existing cargo gear was in working order during the time when it was to be used". Se härom även British Maritime Trust, Ltd. v. Munson S.S. Line (1906) 149 F. 533 SDNY.

Då befraktaren i anledning av fel i fartygets lyftanordningar hyr landkranar för att sköta lastning eller lossning finns det med hänsyn till amerikansk praxis en risk för att bortfraktaren inte utdöms att betala hyreskostnaderna om befraktaren inte först har förhandlat om läget med bortfraktaren, se M/V Ming Joy (1985) SMA 2061, M/V Neda (1983) SMA 1893 och M/V Transoceanica Silvia (1982) SMA 1748.

Se vidare Tiberg (Demurrage) s. 317, s. 322, s. 495 och s. 500, Jantzen s. 90 och s. 132, Benedict s. 2-18 f. och s. 2-37 ff., Time Charters s. 261 och Vandeventer s. 884. Jfr Schaps & Abraham s. 342, s. 491, s. 515 och s. 539.

9. SAMMANFATTNING

Undersökningens ramar uppställdes i avsnitt 2. ovan.

Relevansbedömningen

Reglerna och principerna beträffande relevansbedömningen (avsnitt 5. ovan) visar att certepartiet inte kan betraktas utgöra en uttömmande reglering mellan avtalsparterna. Man kan stöda sig på ett antal andra data och bedömningsrekvisit. Det är inte endast fartygets särskilda, individuella egenskaper som blir föremål för en värdering. Även vissa allmänna egenskaper kan förutsättas av alla befraktade fartyg. **Naturalia negotii**-grunden ger uttryck för avtalets grundläggande syftemål och uppställer ett slags minimistandard för fartyget. Minimistandarden befinner sig långt från fartygets befintliga skick (as is). Särskilt sjövärdighetskravet innehåller olika tekniska detaljer.

Parterna kan motarbeta uppkomsten av relevans genom att i certepartiet inta ett uppkomstförbehåll. Sedvanliga uppkomstförbehåll av typen **in good faith, but not guaranteed** frigör dock inte bortfraktaren helt från ansvar.

Å andra sidan är det givet att regleringen av fartygets egenskaper primärt sker via certepartiet. Detaljbeskrivningen medför att annan relevansbedömning inte är nödvändig.

Innehållsbedömningen

Intolkning av data och tolkningsdissens utgör ett av de svåraste problemen inom den allmänna avtalsrättens tolkningslära. I befraktningsrätten är rättsläget oklart (se avsnitt 6.1. ovan). I vissa fall har utomstående data tillmätts tolkningsrelevans och prioriterats framom certepartitexten, men det är oklart vilka exakta rättsliga principer som har tillämpats i sammanhanget. De materiella problemställningarna har i många fall förbigåtts genom tillämpningen av bevisningsreglerna.

Relevansen av utanför certepartiet stående tolkningsdata kan förhindras genom lämpliga förbehåll, men certepartitexten kan trots detta inte tolkas i ett vakum. Den lokala standarden - närmast facktermer - ger inte möjlighet till en ren grammatikalisk tolkning. Ej heller utesluts olika slag av juridiska principer såsom rättspraxis och reella argument vid tolkningen av avtalstexten.

Särskilt om parterna har varit involverade i långa och komplicerade avtalsförhandlingar föreligger det ofta skäl att i certepartiet förtydliga förhandlingarnas relevans eller irrelevans vid en eventuell tolkningstvist.

Påföljderna

Den certepartistyrda påföljdsregleringen saknas i många fall. I ett antal standardcertepartier påträffas dock en reglering av vissa påföljdsaspekter.

Utredningen av sanktionerna vid fel i fartyget visar utan tvivel att man har uppenbara svårigheter att utan certepartistöd tillgodose förutsebarhetsbehovet.

Vid fastställandet av fraktnedsättningens belopp är man beroende av en skönsmässig värdering. I fråga om bristande lastkapacitet och tidsförlust på grund av fel i fartprestationen är den schematiska lösningen dock tämligen exakt. Lösningsrekommendationerna **de lege lata** i fråga om väsentlighetsregelns närmare innehåll vid hävning är mycket allmänna. Man betonar närmast en skälighetsavvägning **in casu** utan att det finns närmare hjälp av typfall. En något motsvarande öppenhet gäller andra påföljder för vilka ett väsentlighetsrekvisit uppställs.

Gällande rättsläge har ansetts vara otillfredsställande beträffande bortfraktarens möjligheter att avhjälpa ett fel som är aktuellt vid fartygets avlämnande och beträffande bortfraktarens skadeståndsansvar.

I det förstnämnda fallet har det ansetts motiverat att förorda att man avstår från den tidsmässiga bundenheten till kancelleringsklausulens kancelleringsdag.

Skadeståndsansvaret vid fel i fartygets särskilda egenskaper har omformulerats genom **de lege ferenda**- ställningstaganden. Generellt finns det inga motiv till eller behov av att kvarhålla garantikonstruktionen jämte den därtill anslutna särskilda tidsfaktorn som grund för bedömningen. Det har ansetts motiverat att beträffande fel i fartygets särskilda egenskaper vid fartygets avlämnande utgå från bortfraktarens kontrollansvar som inkluderar en befrielsgrund vilken knappast kan komma i fråga i praktiken i befraktningsrätten. Den nödvändiga gränsen för bortfraktarens skadeståndsansvar avgörs i stöd av kausalitetsreglerna med beaktande av befraktningsrättens särdrag. På denna punkt har man varken **de lege lata** eller **de lege ferenda** lyckats formulera en regel som skulle tillgodose förutsebarhetsbehovet.

Skadeståndsansvaret för efterföljande fel utgår från en culpaförutsättning, men med denna nyans vill man närmast ge uttryck för att beslutsfattaren mera kasuistiskt än vid ursprungliga fel kan avgöra huruvida skadeståndsansvar skall inträda. Culpabedömningen ansluter sig nära till frågan på vilket sätt bortfraktaren har verkställt avhjälpandet.

Begreppen och uttrycken **garanti** och **särskild utfästelse** har inte i denna undersökning ansetts över huvud taget påkallade i skadeståndssammanhang. Även relevansbedömningen och den grundläggande indelningen i fartygets särskilda och allmänna egenskaper konstrueras med beaktande av andra bedömningsrekvisit. Relevansbedömningen styr **de lege ferenda** grunden för skadeståndsansvaret, inte garantikonstruktionen.

Som sagt är standardcertepartierna beträffande påföljderna vid fel vanligtvis inte särskilt vägledande med undantag för regleringen av fraktnedsättning i de fall då **average speed**- kravet inte har uppföljts.

Principiellt borde parterna regelmässigt förtydliga de påföljdsförutsättningar som i ett **de lege lata**- perspektiv inte tillgodoser förutsebarhetsbehovet. Det är närmast fråga om hävningsförutsättningen och kausalitetsavvägningen i skadeståndssammanhang. En annan fråga är till förmån för vilkendera parten hävningsklausulen regleras. Detta är beroende av den kommersiella förhandlingsstyrkan. Läget kan underlättas om en lämpligt balanserad hävningsklausul införs i ett centralt och allmänt använt internationellt standardcerteparti. Detsamma kan anföras om skadeståndsansvaret, närmast kausalitetsregleringen. En närmare reglering är av vikt särskilt då man beaktar att det i nordisk rättspraxis ofta inte ansetts föreligga orsak till att utesluta vissa skadeposter som för avlägsna. Ett alternativ vore att uppställa en beloppsmässig ansvarsgräns för bortfraktaren i certepartiet på liknande sätt som i lagstiftningen beträffande godsskador och dröjsmål med godsets utlämnande. Beloppen behöver givetvis inte vara desamma.

I fråga om förutsebarhetsbehovet behöver **de lege ferenda**-lösningsrekommendationer inte beaktas i samband med certepartistyrningen, men genom dem uppmärksamgörs parterna på att det för upprätthållandet av avtalsbalansen eventuellt finns bättre sätt än ett godtagande av gällande rättsläge. En från sistnämnda avvikande certepartireglering kunde komma i fråga.

Som helhet innebär det ovan sagda att certepartiregleringen borde omfatta element av alla olika påföljder. Man inser att klausulregleringen skulle öka avsevärt i sin omfattning. Den kommersiella strävan är ofta den motsatta. Exempelvis upplever en fartygsmäklare komplicerade och detaljerade individuella regleringar förhindra eller försvåra avtalsuppkomst. Det hör till karaktären av klausul-shopping att man avsiktligt bortlämnar en förtydligande reglering, emedan detta kunde hämma möjligheterna att snabbt ingå avtalet. Kommersiella hänsyn prioriteras. Parterna tar en planerad risk genom att förutsebarheten inte är godtagbar eller att certepartiet inte på det mest ändamålsenliga sättet reglerar avtalsförhållandet. En av orsakerna kan dessutom vara att man inte vill rubba en hävdvunnen ordning vid användningen av ett känt standardcerteparti. **Riders** och **addenda** kan upplevas som suspekta. Å andra sidan kan

svårigheterna motarbetas genom att den nu avsedda regleringen inte ligger på en individuell nivå utan på standardcertepartibasis.

> Behovet av en preciserad påföljdsreglering framgår på ett talande sätt av skiljemännens önskemål i Solina [1] beträffande Asbatankvoy, s. 229: "In our opinion, the clause is ineffective as it is nothing more than a descriptive part of the contract. The clause states that certain conditions are to be met, i.e., the vessel must be capable of maintaining 100 P.S.I. or discharging her entire cargo within 24 hours; the clause, however, fails to provide for explicit remedies, if there should be a breach of those conditions stated. The parties would be better served and could expect greater uniformity in decisions if they would clearly state what sanctions should be imposed for vessel's failure to meet or comply with stated conditions".

Certepartibeskrivningen av fartygets särskilda egenskaper

Certepartiets standardformuleringar om fartygets egenskaper ger i många fall utrymme för kasuistiska bedömningar. Exempelvis medför förbehåll av typen **about** och **as per builder's plan** en marginal för bortfraktaren. Dessutom skall det avgöras huruvida bortfraktaren varit i god tro vid avgivandet av uppgiften eller inte. De kasuistiska bedömningsmöjligheterna ger upphov till konflikter.

Beskrivningen av den abstrakta lastkapaciteten ger upphov till ett antal avvägningsmoment. Den konkreta lastkapaciteten är resultatbetonad och ger en tydligare ram. Svårigheter uppstår i sådana fall då lastens egenskaper inte är närmare beskrivna i certepartiet. Det ligger i bortfraktarens intresse att dessa egenskaper preciseras.

Det finns exempel från standardcertepartipraxis på lyckade lösningar med hänsyn till förutsebarheten. **Average speed**- alternativet vid fartbeskrivningen ger en tydlig grund för kalkylerna och regleringen täcker hela tidsbefraktningsperioden. Påföljden har dessutom blivit föremål för en detaljerad reglering ifall den avtalade farten inte kan upprätthållas. Kritiken har främst riktat sig mot att tidsbortfraktaren inte borde bära hela väderleksrisken. Det påträffas standardformuleringar varvid en närmare gräns i detta hänseende har uppställts. Å andra sidan visar ett antal amerikanska skiljemanna-avgöranden att bevisningen beträffande väderleksförhållandena ofta bereder på problem. En resultatbetonad reglering utan väderleksförbehåll ger inte på samma sätt utrymme för oklarheter. Den

---

[1] (1987) SMA 2433.

konkreta lastkapaciteten visar motsvarande drag. Bortfraktaren kan endast i vissa särskilda fall frigöra sig från ansvar, men som utgångspunkt är riskplaceringen tydlig. Vid **average speed**- formuleringen och den konkreta lastkapaciteten frångår man en renodlad egenskapsbeskrivning. Klausulregleringen är resultatbetonad vilket innebär att man inte är avlägsen resebefraktningsavtalets drag av "Werkvertrag".

Frågan om fel kan inte lösas utan att man gör en placering på en tidsaxel. Tidsfaktorn är oklar i nordisk rätt. Den tidpunkt enligt vilken det skall avgöras om fartyget motsvarar de i avtalsrelationen gällande kraven har fått varierande lösningar alltefter den egenskap frågan gäller. Frågan borde lösas explicit och på ett enhetligt sätt i certepartiet. Detsamma gäller för upprätthållandet av egenskaperna. STB Form utgör ett exempel på en tydlig reglering i detta hänseende. Preciseringen är dessutom av central betydelse inom angloamerikansk rätt.

Fartygets allmänna egenskaper

I fråga om fartygets allmänna egenskaper följs beträffande påföljdsregleringen de ovan uppställda riktlinjerna. Det har emellertid inte ansetts vara motiverat att med hänsyn till skadestånd konstruera ett kontrollansvar för bortfraktaren. Man bibehåller den hävdvunna culparegeln som ger större elasticitet i bedömningen än kontrollansvaret.

Bortfraktaren har ett antal tekniska krav att uppfylla. Det offentligrättsliga inslaget i sammanhanget är av relevans.

Till **naturalia negotii**- grunden i dagens läge hör en omfattande värdering av avtalsföremålets minimistandard. Denna syn kan anses vara reflekterad i befraktningsförhållanden genom att man i minimistandarden inkluderar en bedömning som i denna undersökning har benämnts fartygets driftsduglighet.

Med beaktande av att fel i de allmänna egenskaperna ofta konverteras till godsskada, dröjsmål med godsets utlämnande eller annat dröjsmål kan felansvaret tänkas ha en underordnad betydelse. Innan en konvertering har ägt rum kan sistnämnda regleringalternativ dock tillämpas. Det är av vikt att uppställa en sannolikhetsgräns för att nu nämnda konverteringar kommer att inträffa i framtiden. Denna gränsdragning kan teoretiskt bereda på problem. I ett pragmatiskt perspektiv är oklarheterna ofta inte i förgrunden.

Kutym och dispositiv lagstiftning

En stadgad standardcertepartireglering kan bidra till klarläggning av allmänna befraktningsrättsliga principer. Standardklausulerna kan så små-

ningom anses utgöra èn allmän uppfattning inom branschen och till och med kutym. I denna form kan de i något skede slå igenom i rättspraxis även om en certepartireglering i det individuella fallet skulle saknas. Det är inte svårt att förutse utvecklingen då man beaktar att i en allmän belysning har **naturalia negotii**- grunden utvecklats ur individuella avtalsförhållanden och att lagstiftaren beträffande befraktningsförhållanden accepterat en stadgad klausulregelring. Även i SjöL och NUSJöL beaktas praxis uppkommen genom en standardisering av certepartivillkoren. En balanserad standardcertepartireglering har därmed inte endast inflytande i parternas individuella förhållanden utan kan på sikt räknas ha genomslagskraft i mera omfattande grad. Förutsättningen är i så fall att initiativet ligger på organisations- och standardiseringsbasis.

Den dispositiva lagstiftningen har en uppgift att fylla. De allmänna utgångspunkterna har framgått i avsnitt 4.2.2. ovan [2].

I den nordiska befraktningsrättsliga kodifieringen har man närmast nöjt sig med att upprepa antingen standardcertepartipraxis eller ett redan hävdvunnet rättsläge.

Tyngdpunkten i kodifieringen borde ligga på sådana omständigheter som vanligen inte regleras i sedvanlig klausulpraxis och som inte tillgodoser det centrala ändamålet med kommersiella avtal, dvs. förutsebarhetsbehovet.

I denna belysning kunde man i kodifieringsarbetet beträffande fartygets skick och egenskaper inta närmare rekvisit om relevansbedömningen. Den påföljdsreglering som enligt denna undersökning i ett förutsebarhetsperspektiv anses vara otillfredsställande borde, om möjligt, preciseras. Dessutom vore det viktigt att beakta **de lege ferenda**- lösningsrekommendationer.

Ibland noteras en benägenhet att genom lagstiftning förtydliga inom branschen allmänt använda klausuler eller klausulförkortningar. Det kan starkt ifrågasättas huruvida man på lagstiftningsnivå skall styra tolkningen av kommersiella avtal på detta sätt. En helt annan fråga är att reglerna och principerna om avtalstolkning borde få sin kodifiering i en allmän avtalsrättslig lag. Frågan om tolkning av komplicerade och detaljerade villkor och data är i dagens läge som utgångspunkt viktigare än exempelvis frågan om avtalsuppkomst via den i AvtL uppställda schematiska lösningen med anbud och accept.

I fråga om innehållsbedömningen med hänsyn till fartygets skick och egenskaper behövs därmed inte särskilda ställningstaganden i en befrakt-

---

[2] Den dispositiva lagstiftningen kan ha viss självständig betydelse, exempelvis vad gäller fördelningen av vederlags- och tidsrisken enligt SjöL 84 § 1 mom. och 144 § 2 mom.

ningsrättslig kodifiering. Två undantag kan accepteras. För det första borde man på motsvarande sätt som i fråga om relevansbedömningen precisera enligt vilka bedömningskriterier tolkningsdata utanför certepartiet tillmäts relevans i innehållsbedömningen. För det andra har det framgått att man beträffande friskrivningsklausuler kan fastslå en tämligen allmängiltig princip: Inre och yttre avtalsnormer samt kausalnormer kan inte frånkännas verkan även om en friskrivningsklausul i allmänna ordalag skulle utesluta ansvaret, jfr KöpL 19 §.

Shippingbranschen kan emellertid inte utgå från att befraktningsrättsliga principer och dispositiv lagstiftning vore så exakta att man genom dem undantagslöst kunde erhålla en entydig lösning till en aktuell problemställning. Liksom lagstiftningen skall även de befraktningsrättsliga principerna täcka ett minimiområde vilket innebär att ett visst utrymme för kasuistiska avvägningar uppstår.

I befraktningsförhållanden och med hänsyn till fartygets skick och egenskaper kan man svårligen påträffa motiv till att reglera parternas mellanhavanden genom tvingande lagstiftning. Det är fråga om ett område där standardregleringen ofta ger en skälig avtalsbalans mellan parterna. Parterna skall dessutom besitta **know-how** för att utarbeta en reglering som tillfredsställer deras intressen. Kunskap och förmåga skall accentueras även på befraktningsrättens område och räknas den kunnige till godo.

Kanske det inledningsvis i undersökningen citerade tämligen dystra uttalandet om inneboende konflikter i befraktningsrätten kunde motarbetas genom standardcerteparti- och lagstiftningsarbete åtminstone vad gäller felproblematiken med beaktande av ovan givna riktlinjer.

På andra problemområden i befraktningsrätten kunde eventuellt något liknande utgångspunkter gälla. Det är en annan fråga.

SUMMARY IN ENGLISH

THE CONDITION AND CHARACTERISTICS OF THE CHARTERED SHIP. BY HANNU HONKA

1 - 4. The contractual background

The physical condition and characteristics of the chartered ship are problem areas of central legal importance in voyage and time chartering.

Legal research can, as one alternative, be based on systematizing and interpreting rules and principles. All relevant material, e.g. legislation, travaux preparatoires, court practice and legal literature are taken into account. In the Nordic countries, it is generally considered acceptable to offer suggestions for solutions both **de lege lata** and **de lege ferenda**.

Within this context this research sets out to examine more closely the problem area mentioned above.

Charter-parties alone do not necessarily determine the relationship between the contracting parties. Individual data outside the charter-party concerning the ship might also be relevant based on accepted legal constructions. There might also be some naturalia negotii- based characteristics that the ship is to fulfil within the chartering contract. The interpretation of data referring to the ship in charter-parties is another central question. Remedies are dealt with in a somewhat less detailed manner, but that does not mean that this area would be of any less importance.

Chartering contracts involve, as a clear rule, businessmen only. It is, therefore, of great importance to accept the aspect of forseeability in contractual relationships. The aim of individual variations according to the status of the parties has a subsidiary meaning.

The unified Nordic (Denmark, Finland, Norway and Sweden) Maritime Codes are proof of harmonization. This is specifically true where chartering is concerned. There is also a more general tradition of aiming at unified legislation in the area of the law of contract. It has been felt that this motivates executing the research from a common Nordic point of view. However, this topic has not been the object of the legislator's special interest with the exception of the owner's obligation to deliver the ship in a seaworthy condition and maintain her in such a condition. At present, there are plans to extend the legislation so that it would include some new

types of chartering contracts. Amongst other things, the aim is also to regulate the remedies connected with breach of contract through failure to deliver and maintain the chartered ship as described in the charter-party or otherwise presupposed. National variations are mentioned separately, if the matter arises.

Maritime legislation and legal principles have never arisen from national sources only. This is an area in which international development and international aspects have a strong impact. It is considered that the central area in maritime law - Anglo-American law - cannot be overlooked in any research concerning chartering. This research does not make an exception. Anglo-American influence in the Nordic countries can openly be accepted. The material serves as one point of argumentation amongst others. The factual influence has to be decided according to the more detailed problem areas.

General trends in Nordic contract law cannot be ignored. Chartering contracts do not exist in a contractual vacuum.

In general, it is possible to look at the research topic from the point of view of relevance of data and content of data. The former means that clarification is needed to determine under what circumstances different data are relevant in the contractual relationship. In Anglo-American terms a connection can be made with the parol evidence rule, implied terms, collateral contracts, representation and to some extent with mistake. The content of data means that the relevant data in the contractual relationship have to be interpreted. General rules of interpretation of contract apply.

The relevance question has met with problems in Nordic general contract law. There are several alternatives for a solution. None of them are necessarily very clear or comprehensive. One can of course merely decide "the content of the agreement", but in Nordic law the exact limits of an "agreement" are unclear. The written contract is often by no means comprehensive, not even when there are statutory requirements of a certain form. One possibility is to accept within the sphere of "agreement" not only the content of the written contract, but also other data that fall within the principles whereby an agreement is constructed. Data in an offer and an acceptance can thus be relevant even if the agreement has later been verified in writing. The individual custom between the parties is another possibility of construction.

However, it is generally considered that the construction of an "agreement" is not adequate in deciding the question of relevance. Extensive discussion in Nordic legal literature on the doctrine of presupposed conditions can be found. These conditions can decide the relevance question. This doctrine has been dealt with in many different areas of contract law. In this connection it can be considered part of the interpretation of contractual relationships. There is a German influence in the background of the above-mentioned doctrine. It stems from the latter

part of the 19th century and from the idea of liberalism which in contract law meant that the will of the contracting parties should be decisive in regulating their relationship. This can be decided through presupposed conditions. A presupposed condition is relevant when some given specific data have made the party enter the contract under the terms that prevail. This response in one party must be or should have been understood by the other. Furthermore, some risk division factors have been introduced to clarify these two basic parts of the doctrine. A situation whereby a party that not only understood that the other party stressed the essential importance of the actual data and therefore entered into the contract on the actual terms, but who also knew or who should have known that these presupposed conditions did not correspond with facts would most obviously make the data in question relevant. The risk factor also contains other aspects , e.g. the question of which party has the expertise and the question of speculation in contractual relationships. An example of the latter is the purchase of a painting whereby the buyer hopes that it has been painted by a certain artist whose name might be inscribed on the painting. The buyer can hardly make the seller liable. The purchase has been speculative.

Presupposed conditions are topical in connection with active information given by one party to the other, and also when the other party has some individual expectations of the contract-matter, the obliged party being clearly passive. Relevance in the latter case might be harder to constitute than in the first-mentioned case.

Another alternative for a solution concerns the question of warranty. By this is not meant just a term of the contract but a binding promise by the contracting party, failure to fulfil which gives rise to the other party claiming damages without there being any need to construe the continental requirement for liability in damages, i.e. contractual default (culpa). The concept of warranty is generally connected with the remedy of damages. In the travaux preparatoires of the Finnish Sale of Goods Act 1987, compare the Norwegian Sale of Goods Act 1988, the concept of warranty has been given a very wide scope. Nearly all the information from the seller about the individual characteristics of the goods sold to the buyer falls within this definition. Naturally, once the warranty question is meaningful in damages, it also has some meaning as far as the general relevance question is concerned, thus possibly bringing other remedies into effect.

The Finnish Sale of Goods Act and the Norwegian Sale of Goods Act contain principles on how the relevance question should be solved. These Acts are widely considered to reflect general principles in contract law and they cannot be overlooked in other types of contract. There are no general civil law codes in the Nordic countries of the likes of the German BGB or even HGB.

The question of content or interpretation of contracts is problematic in many ways, but there is nothing that specifically concerns the question of the fitness and description of the subject matter. In comparison with the Anglo-American parol evidence rule, similar problems are not topical in Nordic law. As a main rule, the Court is allowed to use a wide range of data. The problems lie elsewhere, especially according to which principles such data are relevant in the interpretation process and what priority relevant conflicting data should be given. Several alternatives have been put forward, but one obvious trend is to pay attention to the degree of fault in each contracting party. The one considered to be more at fault is said to have to bear the interpretation risk to his detriment. However, this rule is not necessarily generally accepted.

The above main lines are concerned with individual data of the subject matter. They can vary from case to case.

There is also a naturalia negotii- based minimum standard for the subject matter. This standard often refers to presupposed conditions but not on an individual basis. Instead, the standard has to be put on a "generally expected" or "generally presupposed" level. Whatever the basis, it is of vital importance to qualify the minimum standard with the help of the underlying contract, its aim and contents. In Anglo-American law the question arises through the implied term- construction, but the scope of its application is perhaps more restricted than in respect of the naturalia negotii- construction in Nordic law where the subject-matter is concerned.

The obligations of one party can, according to the author, be typified as follows. Internal contractual norms are contained in the written contract. External contractual norms are based on the principles of formation of contracts. Active causal norms are related to data given actively by the contracting party not falling under the above-mentioned contractual norms. Passive causal norms are the same, but they are based on the expectations concerning the individual characteristics of the subject matter of one party only, not connected with active information from the other party. Normal norms are naturalia negotii- based.

These rules can be modified by different kinds of exception clauses.

The time factor is of importance. The question of breach of contract has to refer to a precise moment, and, as far as the fitness and description of the subject matter is concerned, it is also necessary, in other than momentary contracts, to decide the question of maintenance.

5. The question of relevance in chartering contracts concerning the individual characteristics of the ship

The basic systematic division is between the individual characteristics of the ship decided on grounds apertaining to the individual contract and the general characteristics of the ship, often called the condition of the ship, decided on an objective basis. In Anglo-American terms, this would be seen through the implied term- construction. Chapters 5 and 6 deal with the first-mentioned group, Chapter 7 deals with the latter.

The description of the ship in a charter-party makes the relevance question clear. Modern charter-parties contain detailed information about the ship and her characteristics either in the charter-party itself or in a form attached to it.

Problems arise when the background data have not been repeated in the charter-party. There is strong support in Nordic law for the charter-party to be merely a memorandum of agreement and that individual data other than those included in the charter-party concerning the ship can be taken into consideration. Signed charter-parties do not constitute a formal prerequisite for a valid contract. Court decisions and arbitration awards show that data other than those contained in the charter-party have been taken into consideration.

Reference can also be made to **Saleform** in ship purchasing. The factual routines are very similar to chartering routines. The Saleform contract is a good comparison point, as it contains only a few data of the ship. Data concerning the ship are often dealt with in preceding negotiations.

Particulars of the ship circulated through shipbrokers and otherwise usually contain the reservation "particulars are believed to be true but not guaranteed". Charter-parties may contain modifications such as "not guaranteed" or "not binding". These exception clauses do not, according to the author, exclude the relevance of the data, but merely allow the owner a margin with reference to the characteristics of the ship. However, for this rule of accepting a margin to apply, data have to be given in good faith judged according to the time when they were given. If the facts do not correspond with the information given in the particulars or in the charter-party, and if the allowed margin is exceeded, the owner who has given the information in good faith cannot be liable in damages. Other remedies, however, are topical when the permissible margin has been exceeded in spite of good faith. The scope of the above-mentioned clause is not, according to the author, meant for the broker, but is intended to pro-

tect the owner. The relevant information originates from him and he, by rights, also has an interest in being protected by the clause.

There are no general trends in chartering concerning the problem of when the charterer's expectations about the individual characteristics of the chartered ship should be relevant without him having received information from the owner.

It is suggested by the author that, in principle, the external contractual norms can be construed through offer and acceptance and through the individual custom of the parties. The fairly clear-cut, so-called "handshake" situations could also be taken into consideration. Thus, e.g. a description of the ship in an offer made by the owner to the potential charterer later leading to a contract through the charterer's acceptance can be said to be relevant, and the ship has to correspond with that description. Other legal constructions concerning the formation of contract do not seem to satisfy the forseeability requirement.

However, the principles underlying causal norms can be applied. The author's view is that these principles embody a combination of the presupposed conditions- doctrine and sale of goods legislation, as mentioned above. The general requisites can be combined with Nordic chartering routines. Data given by the owner in connection with the aim to charter the ship through ordinary chartering channels can generally be considered to become relevant even if not contained in the charter-party. Mere expectations on the part of the charterer cannot follow this rule. These expectations have to be known to the owner as vital to the charterer, and, in addition, the owner must have known at the time the charter was entered into that the ship factually did not meet with these requirements.

6. The question of content in chartering contracts concerning the individual characteristics of the ship

6.1. Interpretation of charter-parties

Interpretation of charter-parties and other relevant data follows the general rules of interpretation of contracts. In Nordic chartering law, the mutual intention of the parties is relevant, so also is the individual intention of one of the contracting parties connected with the requisite of **culpa** in the other party. The practical starting point, however, is the text of the charter-party. The four corner rule thus applies, but there are, in general, no procedural hindrances in Nordic law against introducing other evidence. Another question is what relevance these other data will have in each individual case. In Anglo-American law it is said that the four corner rule applies and that the parol evidence rule prevails. English Courts, however, have in several cases emphasized the aim of constituting the intention of the parties. In American contract law the parol evidence rule is said not to hinder the interpretation of the language of the contract. The parol evidence rule does not exist without important exceptions. In addition, the rules concerning representation often apply. The differences on these general points between Nordic and Anglo-American law are not necessarily as great as some Nordic authors have previously indicated.

A specific Nordic aspect is how to interpret charter-parties written in English when lex causae is the law in one of the Nordic countries. Legal terms, such as "condition" and "misrepresentation", would clearly refer to their Anglo-American roots. Otherwise the text in the charter-party can be interpreted according to Anglo-American lines, if the charter-party milieu is Anglo-American. In other cases it is preferable to accept the Anglo-American influence if no Nordic material is to be found. This principle will further the aim of harmonizing the interpretation of internationally-used charter-parties, but is not based on the language used in the charter-party.

A problematic field in the interpretation question is the meaning of data outside the charter-party. Nordic cases tend to show that often the case is decided on the question of evidence. The party maintaining that the text of the charter-party does not correspond with the real content of the agreement has failed to prove his point. If questions of evidence have been bypassed, then the case has been decided on its merits rather than on some set more detailed and specified legal lines. The recommendation of

the author is to decide the problem as follows. The mutual intention of the parties can be proved and is to be accepted, but this must not be used in a fictive way. The other possibility of accepting "external" data is to follow the rule of bad faith or culpa in one of the parties. If one of the parties has shown bad faith in not finding out about the individual intention of the other one, or if the first-mentioned party has been negligent in explaining his own individual intentions, then he has to bear the risk. There is no solution if bad faith or negligence, or good faith or non-negligence can be shown on each side. The doctrine of the "more culpable"- party bearing the risk is not accepted by the author because of the difficulty of constituting different degrees of such behaviour. In such cases the only possibility is to decide the case on its merits where all legal arguments have to be evaluated, amongst others the behaviour of the parties. It is conceded that the solution does not satisfy the commercial need for foreseeability and the question arises as to whether the parties should clarify in the charter-party on what grounds the charter-party should be interpreted.

6.2. Remedies in cases when the chartered ship does not fulfil the relevant individual characteristics

6.2.1. General

The contractual background of remedies in cases of breach cannot be dealt with in detail. The main aim is to show the interrelation between the different remedies.

In general contract law, the remedy of specific performance can, in principle, in the author's view, be considered as an acceptable primary alternative. The remedy interferes least with the initial contractual relationship between the parties. In Anglo-American law this approach is unfamiliar as one is used to considering the remedy of damages as the starting point.

With reference to Nordic law, it has been said that in chartering the remedy of specific performance cannot be used. Perhaps the same is true of injunction. However, the matter has been under some discussion in Nordic legal literature for many years and suggestions can be found that injunction would be allowed. This view seems to be on a **de lege ferenda**- basis.

In what way, therefore, can the initial starting point be explained when the hypothesis is that neither specific performance nor injunction is topical in chartering. As far as the characteristics of the subject matter, in this case the ship, are concerned, the closest alternative is the question of the contracting party correcting the fault. If this remedy is given priority

before the remedies of rejection, reduction and rescission, it can be said that the owner has the duty to correct the fault. If he does not, these other remedies will be involved. This construction exerts pressure on the owner to execute the corrections needed and could be called "specific performance", but in a very distinct way. It can also be said that the owner has the right to correct the fault as he has the possibility of stopping these other remedies becoming topical.

6.2.2. Rejection and correction

The right to reject the ship has been connected with the remedy of rescission. Thus, rejection would only be possible under the same requisites as rescission. This means that there must be a fundamental breach of contract. In other cases the ship has to be accepted on charter.

It has been considered that the owner shall correct the fault after rightful rejection by the cancelling date mentioned in the charter-party.

In Anglo-American law the question of cancellation in accordance with a customary cancellation clause (e.g. in Baltime and NYPE) has been examined quite independently from the question of fault in the ship and remedies connected therewith. The contract is read according to the text. In these cases rejection with reference to the cancellation clause is generally accepted if the ship's cargoworthiness does not correspond with the charter-party requirements. The cancellation clause is considered to be a forfeiture clause and is interpreted strictly against the charterer. Otherwise, rejection ("rejection proper") is topical, as stated earlier, under the same rules as apply to the right of rescinding the contract. If the owner does not cure the fault he might be considered to have repudiated the contract whereupon the charterer has the right to consider the chartering contract as at an end. The owner's behaviour, however, must clearly show that he had no intention of remedying the fault.

In Nordic law the independent status of the cancellation clause in the above-mentioned sense is somewhat unclear.

To maintain the primary aim of emphasizing the correction of the fault the author recommends that the owner would have this possibility provided that no essential harm is done to the charterer. This would be decided independently from the rules of delay. The rule would have to be specified in casu. One clarification would be that the owner would have the duty of informing the charterer by the cancelling date of the fault and of the measures planned to be taken because of this.

However, the terms in the charter-party cannot be overlooked. The exact wording of a customary cancellation clause, such as the one in Baltime, does not seem to prevent the possibility of correction under the above-mentioned requirements. The cancellation clause would be applicable in "clean" cases of delay only, i.e. when the ship has failed to arrive

at the relevant port or place in time. This approach seems to be largely in accordance with the situation in English law.

6.2.3. Reduction

Price reduction is a generally accepted remedy in Nordic law. Contrary to Anglo-American law - with the exception of abatement - this remedy is not considered to be a specific aspect under damages.

When there is a fault in the subject matter the party has an automatic right to a price reduction according to Nordic law. The same is true of the charterer's right to demand a reduction in freight and hire.

The principle in counting the amount of the reduction is to look at the proportion of the value of the subject matter at the time of delivery without faults and with faults and to execute the reduction in accordance with this proportional figure. This rule does not take into consideration changes in the market value of the subject matter. The same rule has been accepted in chartering, at least in principle.

In chartering, however, the question of reduction in freight or hire firmly follows its own lines. It is a remedy **sui generis**. In Nordic law reduction as a result of the failure to perform the speed agreed upon in the charter-party is calculated on the basis of time lost. In addition, extra fuel consumed during the time lost is obviously taken into account and the charterer has to be satisfied of this cost. Savings in fuel consumption because of slower speed than promised shall be taken into consideration to the advantage of the owner. The reduction is calculated bad weather included. Naturally, in many cases this question has been decided in the charter-parties. Generally, an average speed clause will involve the remedy and how to count the reduction. The time lost- principle is, however, in some cases not enough. A discretionary estimation of the amount of the reduction is accepted and this would obviously be a possibility in other cases too. It is seemingly not connected with the general way of calculating the reduction.

In faulty cargo carrying capacity, the reduction in time chartering and in lump sum cases in voyage chartering would be calculated directly as the difference between the cargo carrying capacity promised and the factual cargo carrying capacity.

The remedy of reduction can be said to include a technical part, e.g. the time lost- type of calculation, and an arbitrary part. The latter is connected with weak foreseeability.

6.2.4. Rescission

The general rule in Nordic law is that rescission is allowed in cases of fundamental breach. There are at least two main lines on how to specify the question of fundamental breach. One is to look at the breach from the point of view of the wronged party. If the breach is fundamental to him, then he is entitled to rescind. The other is to weigh up all the arguments in the individual case according to the interests of the parties. These lines are in the end very unspecific. The latter seems to prevail quite clearly in Norwegian law. The division is not necessarily so clear. For instance, in the Finnish Sale of Goods Act the fundamental breach in cases of fault in the goods purchased is decided from the buyer's point of view, but the seller must have realised that the fault would be of fundamental meaning to the buyer. Individual fundamental expectations by the buyer would thus place the risk on the buyer.

In chartering, rescission because of misdescription of the ship would be a subsidiary remedy with reference to the owner's duty and right to cure the fault in the ship according to the lines mentioned in Chapter 6.2.2. above. The author recommends that if these measures are not taken the charterer's right to rescind the contract should be decided taking into consideration all the arguments presented in the case. The "Norwegian line" would be acceptable as a general Nordic rule. It is quite clear that rescission should be allowed in exceptional cases only. The remedy is in direct conflict with the aim of maintaining contractual relationships. The argumentation must take into account what other remedies the charterer can use. Once again, the foreseeability is weak though. The best alternative would be for the parties to clarify the right of rescission through charter-party clauses.

6.2.5. Damages

The remedy of damages is generally divided into questions on the basis of liability and on the scope of damages.

In Nordic law, liability can be based on culpa, culpa with presumed fault, control liability or strict liability. The classic question of the scope of damages starts from making a calculation as if the contract would have been fulfilled properly. **Damnum emergens** and **lucrum cessans** are included.

The Sale of Goods Acts in Finland and Norway show a new trend. The basis of liability depends upon the type of damage. A difference between direct losses and indirect losses is made. Examples of the latter are given in the Acts and include, as a main rule, loss of profit and loss of market. Liability for direct losses, e.g. costs for necessary transport and

costs for securing evidence, arises automatically when the goods do not correspond with the sales agreement, but the seller is, however, not liable if there has been a hindrance outside the seller's control and this has prevented him from delivering the goods corresponding with the sales agreement. The seller is liable for direct and indirect losses caused by the fact that the goods do not correspond with the sales agreement, if he has in some way been at fault (culpa) or if he has given a warranty (guarantee) which at the time the agreement was entered into does not correspond with the facts. The legal construction in the sale of goods means that the Acts do not refer to full payment of damages.

Causality as a limitation of liability can be based on different alternatives. The liability for damages can be restricted because there is a lack of adequate causality at the time of the breach of contract, because the damages have not been forseeable at the time the contract was entered into ("Hadley v. Baxendale") or because the damages are higher and more extensive than damages which under the circumstances could be considered normal. It is generally considered that none of these rules are very clear and suggestions have been made to look at the situation according to the merits of the case considering the test of general reasonableness.

In chartering, the general rule in the Nordic countries other than Finland seems to be that the owner has warranted (i.e. guaranteed) that the characteristics of the chartered ship described in the charter-party correspond with the facts at the time the charter was entered into. If not, the owner is liable in damages. It is difficult to clarify under what further exact circumstances the characteristics of the ship are warranted and cannot be taken as mere non-promissory representations. In Finland, there seems to be a more restricted rule as to what constitutes a warranty with the above-mentioned meaning than in the other Nordic countries.

If the owner's liability cannot be based on a warranty, then the basis for liability is culpa, either **culpa in contrahendo** or **culpa in contractu**. A warranty in the Nordic sense and as far as liability for damages is concerned is not a continuous one. A culpa- liability is applicable in other cases than a warranty that did not correspond with the facts at the time the charter was entered into.

In chartering, Nordic court decisions do not always tend to restrict the scope of damages with reference to rules of causality. Factors relevant to the argumentation are unclear. In legal literature it has been emphasized that damages which are atypical with reference to the chartering contract can be excluded from the owner's liability because of the causality rule. This view has been made more concrete by giving examples, such as the charterer's loss of market. However, views expressed on this matter are by no means unanimous.

There are also difficulties in calculating the damages, e.g. when the charterer has rescinded a long- term charter-party soon after the delivery

of the ship. However, it is clear that the charterer has a general duty to minimize the damages e.g. by chartering substitute tonnage.

In Anglo-American law some fairly "clean" technical methods of calculating the damages can be found. They can be said to fall within the general Hadley v. Baxendale rule. Failure to fulfil the speed and consumption warranties can result in counting the time lost. This time refers to the agreed freight. Another method in English law is to allow the charterer to substitute goods at the place of destination when it is not considered necessary to find substitute tonnage to transport the goods left in the port of loading because of lack of sufficient cargo space in the chartered ship. The method could be called the Heimdal v. Questier- method. The third alternative according to English law can be found in The Elena D'Amico - case in accepting the abstract freight difference between the chartered ship and the general freight market in situations of rescission or repudiation when the charterer does not charter substitute tonnage to minimize his damages.

The questions of the basis of liability and the scope of damages are essential. It is the author's view that the **de lege lata**- situation in Nordic law with ties to the traditional warranty (guarantee)- concept is not satisfactory. Instead, it is suggested **de lege ferenda** that when the relevance of the characteristics of the ship can be decided according to the principles set forth in Chapter 5. above the mere fact that the ship does not fulfil these characteristics should have the result that the owner is liable in damages. No evaluation of the difference between warranty and non-promissory representation - relevant as such - is needed. Nor is it decisive whether the relevant characteristics are described in the charter-party or not. The Nordic view of the warranty time factor referrable to the time when the charter was entered into loses its relevance. The general time factor concept applicable to all the relevant individual characteristics of the ship prevails. The time when the ship shall correspond with the individual characteristics is when the ship is delivered to the charterer. The time factor is dealt with more closely in Chapter 6.9. below. The Apollonius- decision on the question of the speed warranty in English law is a healthy reminder of the acceptability of such a **de lege ferenda** suggestion. Reference to the time when the charter was entered into is incomprehensible e.g. when chartering newbuildings not yet delivered from the shipyard.

It is quite natural that some restrictions on the owner's liability in damages must be constructed. One way is by referring to the same principles found in the UN Convention 1980 on the Sale of Goods. Circumstances beyond the owner's control which have prevented him from delivering a ship corresponding with the relevant characteristics according to the principles set forth in Chapter 5. above would enable the owner to avoid liability. In practice, however, the individual characteristics of the

ship have generally become relevant in such a way that there is no question of avoiding liability on these grounds.

The proper line, according to the author, is to restrict the owner's liability within the scope of causality principles. This is not generally and historically unknown in maritime contracts, nor is it unknown within the general law of contract in England. The owner cannot be considered an insurer against the damages suffered by the charterer. Even if the basis of the liability of the owner is automatic according to what has been stated above, the scope of damages should be restricted to so-called normal consequences of the fact that the ship has not fulfilled the relevant characteristics referred to in Chapter 5. above. Any extraordinary loss of profits and market is excluded from the owner's liability.

The foreseeability requirement is satisfactory as far as the basis of liability is concerned, but doubtful when construing more detailed causality rules. The parties should specify the scope of payable damages in the charter-party.

When the ship has not been maintained in accordance with the relevant individual characteristics of the ship, the basis of liability changes to culpa. This corresponds with the general principles in Nordic law as far as continuous contracts are concerned.

Exclusion of liability- clauses are normally to be found in charter-parties. In general, exclusion clauses are accepted in Nordic law, but the Court has the possibility according to the Nordic Contract Acts sect. 36 to adjust the terms in a contract which are considered unfair. However, chartering contracts are entered into by businessmen and the section mentioned above is not to be applied lightly.

In some charter-parties the exclusion of liability clauses are given a wide scope. Thus, such clauses can be called general exclusion clauses e.g. the ones included in Baltime (cl 13) and Gencon (cl 2). Several problems arise, and in Nordic law the interpretation of these clauses is somewhat unclear as far as the misdescription of the ship is concerned. It seems that at least the Baltime clause could be applied not having been restricted to damage to the goods and delay in delivery or other delay only. This may also be true of Gencon.

However, an older Norwegian Supreme Court decision infers that the central principles in maritime law cannot be set aside bcause of a general exclusion clause. In that particular case it was a question of damage to the goods because of the unseaworthiness of the ship. The decision brings to mind the overriding breach- construction in English law. It has also been maintained that the owner's liability for the misdescription of the individual characteristics of the ship cannot be set aside with reference to a general exclusion clause. This is obviously also in accordance with the principle of following "the central principles in maritime law".

The situation in English law has been somewhat confusing considering all the difficulties with the fundamental breach discussion which seemingly was finally buried in the Photo Production- case. However, the problem arose again in The TFL Prosperity case. The Law Lords mastered the situation by accepting a new interpretation of the Baltime clause, saying that it did not apply in cases of misdescription of the ship. This interpretation was in clear contrast with earlier decisions, one of which had been taken when one of the Law Lords had also taken part. In The TFL Prosperity- case he was very apologetic of his previous wrongful motivations. The Law Lords also accepted as a kind of secondary motivation that a general exclusion clause does not apply when the essential intentions of the parties have not been fulfilled. It would appear that this is the same as applying the old test of reasonableness in accordance with the content in the previously buried fundamental breach- doctrine.

As far as Gencon is concerned the situation in English law is clear. The exclusion clause does not apply outside damage to the goods or delay in delivery of the goods unless, as was said **obiter dictum** by Lord Denning, M.R., in the Dominator- case, the exclusion clause contains a rider like "any financial loss".

The author's view is that a general exclusion clause in a charter-party cannot be applied when the relevance of the individual characteristics of the ship can be decided according to the principles set forth in Chapter 5. above. Thus, the owner would be liable e.g. for a relevant oral description of the ship even if the charter-party contains a general exclusion clause.

6.2.6. Withholding freight or hire, deduction from freight or hire

This topical question can be looked at from different aspects. Firstly, the withholding of freight or hire when the ship has been misdescribed exerts pressure on the owner to remedy the fault as soon as possible. It is a question of a pressure function. Secondly, the charterer can foresee that the contract might later be discharged by the already existing breach. He should have no need to execute payment while the matter is pending. This is a discharging function. Thirdly, the charterer can deduct from freight or hire a sum corresponding to the amount of reduction or damages. This deduction is one kind of self-help or set-off and can be called a security function.

In Nordic law there is a wide acceptance of the contracting party having the right to withhold payment to secure that the other party will perform according to the contract. Specific rules apply to the right of set-off and deduction. This scope is also verified in the Finnish and Norwegian Sale of Goods Acts.

In chartering the question of deduction, i.e. the security function, is emphasized, but not the pressure or discharging functions. The latter ones are presumably taken over by off hire rules in time chartering. Deduction from hire is in Nordic chartering law considered to be permissible as long as the general conditions of set-off are fulfilled. The right of deduction from freight, however, is questionable. At least in Finnish law it does not seem possible in connection with damage to the goods. This is partly in line with the freight rule in English law. The Nanfri- case and many other cases have decided the right of deduction in hire. The Dominique- case seems to have put some limits on the old freight rule.

It is the author's view that, making no difference between freight and hire, the pressure and discharging functions can be applied when the ship has been misdescribed on the condition that the misdescription is a fundamental breach. By excluding faults other than those that are fundamental the speculative attitudes that the charterer might possess, are hindered and the owner's need for cash-flow secured within a reasonable scope. The charterer also takes a risk in withholding freight or hire by having to judge what a fundamental breach could be. The security function can be applied when the charterer has a right to reduction or a right to damages provided that he can give the owner bona fide information of the right to these remedies and the scope of them. The charterer cannot be blamed if this bona fide deduction later proves to have been somewhat inaccurate.

6.2.7. The charterer's duty to investigate

The charterer's knowledge of a fault in the chartered ship prevents him from applying remedies. There is no fault in the ship in the legal sense. This corresponds with general contract law principles and the same rule can be found in the Finnish and Norwegian Sale of Goods Acts.

Another general rule connected with the above-mentioned matter is that in some cases there is a presumption that the party who has to deliver the subject-matter in question will remedy the fault known to the other party before delivery. The same is true in chartering. When does such a presumption apply? It has been stated that any warranted characteristics, including the individual characteristics, and seaworthiness with the exception of the cargoworthiness of the ship, are combined with the presumption that the owner will remedy the fault before delivery, and the charterer's knowledge of the fault at the time the contract was entered into does not prevent him from making claims if such a cure has not taken place. According to the author, the presumption rule should be changed so that all the individual characteristics of the ship having become relevant according to the principles set forth in Chapter 5. above should fall under this rule. The presumption rule is not applied when it is clear under the

circumstances that no cure is possible, e.g. in cases of misdescription of the cargo carrying capacity which cannot be corrected without practically rebuilding the ship. Nor is the presumption rule applied in cases of the charterer's knowledge of the ship's unseaworthiness.

In the sale of goods and also in many other types of contract the contracting party might investigate the subject-matter before entering into the contract. He might also be asked to do this. In these cases the contracting party generally cannot refer to faults in the subject matter if he could have found out about the fault in carrying out a careful investigation. However, if he has been given reason not to investigate some specific points he does not lose his possibility of referring to a fault in the subject matter. These lines are also verified in the Finnish and Norwegian Sale of Goods Acts. One of the motives for not carrying out the investigation is the other party's warranty-like information about the subject matter. The other party has no reason in this respect to investigate or arrange a survey. These principles are also acceptable in chartering, but accepting the above-mentioned presumption rule, the legal meaning of a pre-charter-party survey is modest as far as the individual characteristics of the ship are concerned. In cases of seaworthiness the matter is different as no presumption rule prevails.

An on hire survey is normally carried out in time chartering after the charter-party has been entered into on delivery of the ship to the charterer. However, the basic aim is to survey bunkers on board, to check the condition of the ship for a comparison when the ship is re-delivered and to check the cargoworthiness of the holds. Thus, a survey is not made as to whether the ship corresponds with the relevant individual characteristics. As far as the condition of the holds is concerned the surveyor must, naturally, make a note of the faults. If a detail has been missed the charterer bears the risk.

If faults are factually found either in connection with or outside the on hire survey, then the charterer is obliged to note a protest against the owner. Otherwise he might lose his possibility of referring to the fault.

If the ship is delivered at sea, e.g. in passing a specific point, in taking an inward pilot (TIP) or on arrival at pilot station (APS), the on hire survey must, naturally, be postponed to the first arrival port. The problem concerning delivery at sea is more closely connected to the time factor question and is dealt with in Chapter 6.9. below.

6.3. The precision of the interpretation of some of the individual characteristics

It is emphasized by the author that some standardized or set ways of describing the ship can be an object of closer study. There are some restrictions. Individual circumstances cannot be taken into consideration. In these cases one must fall back on the general principles of interpreting charter-parties as clarified in Chapter 6.1. above. Nor can all the different descriptions in use be studied. The following study has concentrated upon some so-called documentary characteristics, cargo capacity and finally upon speed and bunker consumption.

6.4. Ship's class

A ship's class is given by a classification society. The classification system primarily takes care of private interests. Insurers especially want this kind of security before they insure a ship. The classification system is also of some importance to creditors, buyers and to charterers of ships. The respective government in the country of the ship's flag might have delegated some public obligations to a classification society. This has to do with public seaworthiness. The seaworthiness question is dealt with in Chapter 7. below.

The ship receives a main class and can be given additional classes. Depending on the ship some service restriction notations can be given, e.g. that the ship may only operate within a certain mileage from the nearest port.

The classification society regularly surveys the ship. There is a possibility for the owner to have his ship surveyed according to an average per year. In principle, the ship must be thoroughly surveyed within a four year rota with the addition, according to application, of a year of grace, which makes the time altogether five years. The average survey speed is 20 per cent per year. Other surveys might become topical e.g. in connection with an accident. If the ship is not in an acceptable condition, the class might be lost or service restriction notations might be given. Another possibility is that the classification surveyor asks the owner to remedy the fault within a certain period. The ship is given a recommendation.

When the ship is accepted, a classification certificate is issued. The certificate does not contain information on recommendations. Parts of the classification society registry documents are accessible to anyone, other parts are not.

The owner runs the risk of losing his insurance coverage if the ship is not properly classified. This has an indirect meaning for a charterer be-

cause loss of insurance coverage could hinder the economic possibilities of the owner to remedy the fault. The charterer has a direct interest in the classification when he himself wants to become a member of a P & I Club. This happens e.g. in the capacity of a time charterer. In addition, the charterer can presume that the ship is in an acceptable condition when classed. On the other hand, the charterer often has the alternative possibility of referring to the unseaworthiness of the ship. Compared with ship sale and purchase, this alternative is not always possible for a buyer as the contract contains the "as she is" exclusion clause. The buyer is thus more dependent on the classification information than the charterer. If the classification rules contain more technical demands on the ship than the seaworthiness concept in chartering, the class information is more important to the charterer too.

When the classification information has been given in a charter-party one asks whether the information refers to the official classification notes only or whether the owner warrants that the ship factually corresponds with the rules of the classification society. In Nordic law there seems to be support for the first-mentioned alternative. The same is seemingly true for English law although this is based on old precedents. In ship sale and purchase there is also support, at least in Norwegian law, for the first-mentioned alternative. Remembering the buyer's restricted possibilites of referring to unseaworthiness because of the "as she is" exclusion clause, one finds that **a fortiori** the same interpretation of the formal class should apply in chartering.

The rule does not, however, apply without exception. The author finds that, in ship sale and purchase, if the formal class has been maintained only because of the seller's negligence in informing faults to the classification society, the seller is liable to the buyer. In chartering, this rule could correspondingly apply at least in principle, but the first question to be answered is whether the owner has <u>any</u> duty to inform the charterer about recommendations given. The fact is that the ship in general does not lose her class immediately. If there is no duty to inform about <u>factual</u> recommendations there can be no duty to inform about <u>possible</u> recommendations which would have been given if the classification society would have known about the fault in the ship.

The question of the owner informing the charterer about additional facts can be problematic.

It is obvious that the owner has an obligation to inform the charterer of service restriction notations provided that the trading area for the ship is more extensive than that allowed according to the restrictions.

The duty to inform about recommendations is not automatic. It seems that in Nordic law there is a tendency to assess the situation according to the merits of the case. In time chartering, the hire period, the type of traffic and the expiry date of the recommendation are taken into consideration.

If the recommendation expires later than at the end of the chartering period, if there is no question of using the ship for liner traffic and if the owner sincerely at the time of entering into the contract believed that the ship can perform normally during the hire period, then there seems to be no obligation to inform the time charterer about the recommendations.

There seems to be no duty to inform the charterer about future surveys and the expiry date of the ship's classification. This question concerns the time factor.

English law seems to have influenced Nordic law as it is maintained that the owner has fulfilled his duty if the vessel was properly classed at the time the contract was entered into. In Nordic law, there seems to be no duty for the owner to maintain the ship's class after this. However, as far as the warranty connected with liability in damages is concerned, this approach is understandable but in other respects not acceptable. The author finds it recommendable to set up principles around the time factor question which are the same for all the different parts of the description of the ship. The time factor question is dealt with in Chapter 6.9. below.

6.5. Ship's tonnage

The ship's tonnage is decided according to the 1969 International Convention on the Tonnage Measurement of Ships. Earlier, many separate national rules were applied and the previous 1947 Oslo convention never gained universal ground.

The ship's tonnage is of importance mainly to a time charterer who has to pay different fees calculated according to the tonnage. There do not seem to be many problems of great importance connected with the information in the charter-party of the ship's tonnage. To all applicable parts the same main principles apply as stated above concerning the ship's class.

6.6. Ship's cargo capacity

6.6.1. Background

6.6.2. Expressions generally used in charter-parties

The description of the ship's cargo capacity is in many ways of vital importance to the charterer.

In voyage charter-parties the cargo capacity can be described directly e.g. by saying what the tons burden are in deadweight. This capacity can,

however, also be described indirectly by saying how much the ship is to receive and how much the charterer is to deliver. In time chartering the first-mentioned alternative only is used.

The deadweight can be described as all told (DWAT) or as cargo carrying capacity (DWCC). The cubic measurements of the holds are often given in grain or bale. Naturally, the capacity can also be desribed in other ways, e.g. in container traffic as T.E.U. meaning how many 20 foot standard containers the ship can carry.

6.6.3. The difference between abstract and concrete carrying capacity

A divison between the ship's abstract carrying capacity and concrete carrying capacity can be made. If the charter-party has described the ship according to the first mentioned alternative it means that the ship has the capacity to carry the described amount. In the latter alternative the owner has warranted the result. The given figure will be fulfilled. There is a difference in the risk division principles. In describing the abstract carrying capacity the owner does not warrant a certain result. The charterer thus bears the risk if he has misinformed himself, e.g. so that the holds are full before the vessel reaches her marks. When the description contains the concrete carrying capacity the owner bears the risk of not having received the whole amount on board. He can free himself from liability only under certain specific circumstances which are dealt with in Chapter 6.6.5. below.

It is quite natural that the indirect way of describing the cargo capacity is connected with the concrete capacity. A result is warranted. In describing the capacity directly, the question becomes more problematic. The author's view is that several factors show which alternative is to be considered included in the charter-party. Naturally, a DWAT- alternative very strongly points in the direction of an abstract carrying capacity, but in other respects more detailed arguments are needed. If the cargo is described in the charter-party by type, form, measurements, stowing factor and so on, this indicates the concrete carrying capacity. The type of ship must also be taken account. It is not possible to say anything definite about the dividing factors.

6.6.4. The abstract cargo capacity

The abstract cargo capacity means that the ship has the capacity to carry a certain amount of cargo. The result is not warranted. It has to be considered to be an implied term according to Nordic law that the charterer has

the right to use the full reach and burthen of the ship. This is often stated explicitly in the charter-parties. Only by the right to use all the ships' holds and other areas where cargo can be carried will the charterer be ensured of the possibility to use the whole capacity. The right to use the ship in such a way is not considered to be a question of the characteristics of the ship.

In voyage chartering, the charterer's right in this respect is restricted by demands on the ship's seaworthiness and by prohibition against carrying cargo on deck. The ship's freeboard regulations must also be taken into consideration. Furthermore, the owner has the right to take on board enough bunkers to reach the discharging port. In voyage chartering he has no duty to deviate for bunkering. When the discharging port is within a certain range, the owner has the right to take into consideration the possibility of the least favourable port when bunkering in the loading port if the charterer has not given specific orders before the ship has left the loading port.

Certain borderline problems might arise. How should wing tanks, deep tanks and slop tanks be considered? A decisive factor is whether the charterer can be said to have the right of use in a customary manner taking into consideration the type of cargo to be carried. Otherwise these spaces are not covered by the full reach and burthen- principle.

In time chartering, the owner has to take into consideration his liabilities toward the bill of lading holder. The same restrictions as were applicable in voyage chartering would apply here. For instance, carrying deck cargo is dependent on the sub-chartering contract.

In describing the abstract carrying capacity the owner cannot be expected to give a precise figure. It is common practice that an about- exclusion clause is added to the cargo capacity description. The wording gives the owner a certain margin which has to be considered according to the merits of the case. In English law it is a question of deciding a fact. In Nordic law, however, it is considered necessary that, for the exclusion clause to apply, the owner has given the basic figure in good faith when entering into the contract. His information must thus be based on experience of the ship's capacity. Otherwise, the margin will not cover the owner. The margin is, in the author's view, not considered to be an option for the owner. It is truly meant to cover the owner against liability for detailed variations in the described cargo capacity. The full reach and burthen- principle prevails. The question is considered differently when dealing with the concrete carrying capacity and the indirect description of the cargo capacity.

Another kind of exclusion clause is reference to the builder's plan. In Nordic law there is support for interpreting this clause as meaning that the owner has fulfilled his duties if the builder's plan corresponds with the description. However, two reservations apply. First, the reference has to

have been given in good faith by the owner when entering into the contract. Bad faith is not covered. Secondly, the owner having been in good faith, the clause does not provide complete cover. It is obvious that the basic intention of the contract at least from the charterer's point of view is not fulfilled when there is a very wide margin between the formal figure and the reality. This means that, using the "as per builder's plan" - clause, a wide enough margin will entitle the charterer to use remedies because of breach of contract.

When the DWAT alternative has been used or when the charter-party is interpreted to mean this, what is contained in the ship's own weight (displacement) and what is contained in the dead weight figure must be considered. The author maintains that the techincal way of making the divison is obviously applicable in charter-party interpretation. The author also maintains that permanent ballast and cargo residues are part of the ship's displacement tons if these cannot be easily removed, e.g. in connection with loading operations. This aspect is maintained only as far as chartering is concerned. Movable ballast is part of the ship's deadweight.

The ship's cubic capacity can sometimes be described without clarifying the specific status of some of the ship's compartments. According to the author, this question can be combined with what has been said before the contract. If the charterer can be considered to have the right to use the compartments in question, e.g. wing tanks, then the given cubic capacity must be interpreted to contain such compartments. Often, however, the charterer has been informed in negotations of the ship's construction through displacement scales and such like documents and the charterer must be considered to have understood how the given cubic capacity has been calculated.

In principle, the same ideas prevail as far as the weather-deck space is concerned.

6.6.5. The concrete cargo capacity

In the previous Chapter some restrictions were given concerning the charterer's right to the full reach and burthen of the ship. The same restrictions apply for the owner in cases of concrete cargo capacity. The owner cannot reach the result by committing a breach against the seaworthiness expectations nor against the prohibition of weather-deck cargo. However, some variations apply. As far as the use of some specific compartments in the ship is concerned, e.g. wing tanks, the owner is allowed to take cargo into such compartments provided that the risk of damage to the cargo does not increase and provided that the owner in FIO cases will pay the extra discharging costs from such departments.

In connection with the concrete cargo capacity, an about- clause is also to be found. When no specifications are included in the charter-party the same in casu- principle concerning the margin applies as stated above in Chapter 6.6.4.

When the concrete cargo capacity has been described in an indirect way the question arises whether the clause is an exclusion or an option for the owner. In the latter case the owner has the free right to choose the amount of cargo within the margin without applying the full reach and burthen principle. This solution is in conflict with the description of "full and complete cargo". The author's view is that in spite of the conflict the option alternative prevails, often according to the exact wording in the charter-party. If no clarification is contained in the charter-party the option is for the owner.

In Nordic law the option alternative is limited by the master placing an order with the shipper for the amount of cargo to be taken on board. In English law there is support for the opinion that the master's order ultimately specifies the described capacity provided that the master has had the right to act in such a manner. In Nordic law liability arises for the owner against the shipper if the master has acted negligently in placing the order and the whole order cannot be loaded on board. This liability does not concern the contractual relationship between the owner and the charterer but it is a factual limitation on the owner's free right of option within the stated margin.

The owner is liable if the warranted result is not reached. Under some circumstances liability can be avoided. If the condition and characteristics of the cargo do not correspond with the expectations within the contractual relationship, and this is the reason for cargo having been excluded from the ship, the owner is not liable. The cargo must be looked upon as a transportation object, not as a purchase object. Nordic court decisions show that when the cargo has not been specified concerning the form, measurements, stowage factor and so on, the owner's possibilities of referring to fault in the cargo are slim. There are no obvious demands for a minimum standard for the cargo. This means that the owner takes a risk by nevertheless giving a warranty on a specific result. The author points out that from the owner's point of view it is essential that the cargo is specified in detail in the charter-party.

The owner's liability can also be excluded in cases when the charterer has the duty to stow the cargo and bad stowage is the reason for cargo having been excluded from the ship. However, it is considered that the master has a general duty to supervise the stowing in a reasonable way in the capacity of the owner's servant in spite of the function, cost and liability of the stowage being the charterer's affair. This general duty is based on the fact that the master always has the duty to see that the ship is in seaworthy condition. As stowage can affect seaworthiness a general

duty of supervision must lie with the master. The division of liability is one possibility.

In cases of proper stowage, one must decide the question of stowage material. Cargoworthiness material is another matter and is not counted in the cargo to be taken on board. Stowage material can be compared with the packaging of goods and with containers. The weight and volume of stowage material is thus to be considered part of the cargo when the warranted result is being examined.

6.6.6. Excessive capacity

The ship can have more capacity than warranted. In principle, the owner can be liable if it is found that the charterer suffers a drawback from the exceeded margin.

On the other hand, the owner is, according to the author, in respect of Nordic law entitled to a freight bonus if the cargo capacity exceeds the description and the margin allowed.

In voyage chartering this follows naturally when the freight is calculated according to intaken or delivered quantity. See also the Nordic Maritime Codes sect. 124.

In voyage lump sum freight and in questions of time charter hire it is considered that the owner is entitled to a freight or hire bonus provided that the described margin has been exceeded and that the charterer factually has used the excessive capacity. It is a general presumption that professional services are by law not given ex gratia. The charterer, however, must have the right to decide whether the bonus- principle is applicable. This can be shown by the fact that the charterer has decided to use the excessive capacity. It is understood that problems arise especially in calculating the hire bonus.

The full reach and burthen- principle does not extend to excessive cargo capacity and the owner has the right to prevent the charterer from using this excessive capacity.

6.6.7. The time factor

The legal principles concerning the time factor are unclear. In English law there seems to be a trend towards referring to the time the charter was entered into as the decisive moment when the ship's cargo capacity must correspond with the description. Naturally, such a rule is impossible to follow as far as the concrete cargo capacity is concerned.

The author considers it essential to deal with the time factor question covering the whole description of the ship. This is done in Chapter 6.9. below.

6.7. Ship's speed and consumption

6.7.1. The importance of the description to the charterer

The speed and consumption warranties by the owner are topical and one of the most central issues in the time chartering of ships. This results from the fact that the charterer bears the time risk with the exception of off hire periods. The charterer also provides and pays for bunkers needed for other than domestic purposes, again with the exception of off hire periods.

Speed, however, is not always essential, e.g. in the time charte·ing of offshore service ships.

Bunker quality is nowadays an essential question. Before, the viscosity characteristics were emphasized, but now there are several other important factors deciding the quality question.

Evidence needed to prove that the speed warranty has been fulfilled or not is, of course, of importance. Generally, at least American arbitration awards have relied on the notes made in the ship's log book under the Master's supervision, but this is not without exception. Weather report services are relied upon if there is reason to believe that log book notes cannot be trusted. There is no reason not to follow the same lines in the Nordic countries.

6.7.2. The description in standard time charter forms

On investigating standard time charter forms, two main alternative ways of giving a speed warranty can be found. The traditional method is to describe which speed capacity the ship possesses. The capable- alternative can be found in Baltime and NYPE. As it proved to be difficult to clarify what speed capacity in reality meant, another type of description was introduced. This average speed- alternative maintains that a certain average speed result must be reached during a certain period, excluding some specific situations from the calculations. Almost all of the standard time charter forms in this case also include how to calculate the hire or how to calculate the reduction in hire. The third alternative is to notify the charterer that there is no reliable experience material on the ship's speed perform-

ance. This trial speed- alternative can be connected with the chartering of a newbuilding.

6.7.3. The importance of the chartering contract as a whole with reference to the speed description

The speed performance does not refer to the question of fault in the ship alone. Behaviour on board is closely related to the problem area by which is meant that the ship has the described capacity but the capacity is not used efficiently by the master and the crew. The general rule is that the master is to execute the voyage with utmost despatch.

An objective factor is also included. The question of off hire might become topical, but this is - especially in Anglo-American law - dependent on the exact wording of the off hire clause. On the other hand, the Nordic Maritime Codes sect. 144 give the possibility of deciding the off hire incident on the basis of an objective risk division factor according to whether the hindrance giving rise to time lost lies on the owner's side or not. The question of contractual default has no relevance in this connection.

6.7.4. The interpretation of the speed description

6.7.4.1. The about- clause

The interpretation of the capable- alternative causes several problems. Normally the description contains the wording "about". This wording might be used in the average speed- alternative also. Even if both Nordic and Anglo-American law find that the margin must be on an in casu- basis the tradition seems to be that the margin allowed is set to half a knot. However, it is questionable whether this margin can be applied in speed descriptions exceeding 15 knots. In Nordic law, it is claimed by the author that this description must have been given by the owner in good faith when entering into the contract. Otherwise he is not protected by the margin. This is comparable with the cargo capacity description.

6.7.4.2. The capable- alternative

a. The wording "capable"

The expression "capable" must refer to certain facts. There are several variations : the ship has to reach the warranted speed "often enough", there must be an average speed during one watch on board corresponding with the description, the warranted speed must be reached without interruption etc.

In English law the speed warranty is not a continuous one, unless, of course, the charter-party expressly stipulates to the contrary. It is, therefore, vital that the description refers to performances before and at the time when the ship was delivered for the hire period. There seems to be support at least in New York arbitration practice for the speed warranty to be a continuous one. The Ceres- court decision also points in the same direction. Calculations can then more easily be made according to performance during the topical time charter period.

The legal status of the parties is obviously unsatisfactory with reference to the forseeability demand.

b. The cargo

The capable- alternative is explicitly described as presupposing that there is full cargo on board. The owner can obviously not refer to performance figures when the ship is less than fully loaded. In these situations, however, a conversion calculation might be accepted taking the proportion between full and less than full cargo compared with differences in the speed performance. "Fully loaded" cannot mean other than weight cargo.

c. Meteorological conditions

d. Geographical conditions

The description of the speed capacity is not based on certain extraordinary situations. Weather limitations are part of the standard time charter forms, e.g. the performance capacity is warranted "in good weather and smooth water" only. It is not clear what the exact limits are. Naturally, speed reduction caused by a planned decision by the master in conditions like heavy seas, fog, narrow waterways, approaching harbours etc. is not to be taken into consideration when deciding the capacity question. However, the owner might become liable on other grounds if the estimation of

the planned reduction has been made wrongly. It could be a breach against the utmost despatch- principle.

6.7.4.3. The average speed- alternative

In this alternative the owner warrants a result. The way of describing the speed automatically means that the warranty is not limited to the time of the delivery of the ship. This is especially meaningful in applying English law, the starting point being that there is no continuous warranty. Normally, the standard time charter forms exclude some certain situations from the average speed calculations, e.g. planned reduced speed in fog, off hire periods and so on. These exclusions could, according to the author, be taken into consideration also without an express wording in the charter-party, at least in Nordic law, as the intention of an average speed clause obviously is not to function in situations when the master has on his own decision reduced the speed. In all cases and without support to the contrary in the charter-party the owner bears the weather risk, i.e. when reduction in speed is not planned. This can be defended with the view that the ship has entered her ordinary itinerary. However, e.g. in Intertanktime a weather exclusion clause is included but the limit of bad weather not taken into consideration is very high in comparison with what seems to be applied in connection with the capable- alternative.

If the charter-party is unclear about the owner bearing the risk of a result, the interpretation, on the true construction of the charter-party, could be similar to the capable- alternative. If, however, the average speed- alternative is accepted but without further references to exceptions in the calculation, the situation is problematic. The author points out that the warranted average result must take into consideration the whole chartering period. The owner can therefore compensate for lack of performance with overperformance e.g. on ballast voyages. Evidently it must be a rare situation that no further reference to the calculation period has been made in the charter-party.

The average speed- alternative is normally dealt with in detail in standard time charter forms and it can be said to give a satisfactory forseeability in the contractual relationship.

6.7.4.4. The trial speed- alternative

The trial speed- alternative refers to a ship where the owner has no previous experience of her speed performance under a time charter. The trial speed description refers to the ship's trial runs when being delivered from the shipyard, but also other forms of reservation can be included in the

charter-party showing that the speed warranty is based on theoretical calculations or on circumstances not connected with carrying cargo. The same lines can, according to the author, be applied as in the question of the "as per builder's plan"- clause concerning the cargo capacity. If the formal reference is true and has been given in good faith by the owner when entering into the contract, there is no liability. However, even an owner in good faith can be liable otherwise than in damages, if the charterer's fundamental intention with reference to the contract has been disrupted. The recommended interpretation means that reference to trial speed and suchlike performance factors allow the owner a margin which cannot be specified exactly.

6.7.4.5. The time factor

a. The relevant time when the ship shall correspond with the speed description

The time factor question is problematic. The Apollonius- decision has in English law given some leeway for alternative principles according to the type of description. The ship must meet her speed warranty at least at the time of the delivery of the ship to the time charterer, but perhaps also at the time the charter was entered into. In Nordic law it is difficult to find grounds for varying time factor solutions according to the type of description and it seems practicable to refer to the time of delivery generally, unless otherwise specified in the charter-party. However, the time factor question is dealt with as a whole in Chapter 6.9. below.

b. Maintenance of the ship's speed during the time charter period. The capable- alternative

The possibility is not excluded in Nordic law that the maintenance of the described speed performance is based on the usual maintenance- clause found in practically all time charter-party forms. It is further possible that the owner would have the duty to maintain the speed description even without applying a clause in the charter-party. However, the situation is somewhat unclear.

In Anglo-American law and with reference to off hire- cases the charterer bears the risk for bottom fouling incurred during the time charter period. The owner, however, seems to bear the risk if the bottom fouling existed at the time of the delivery of the vessel or if the bottom fouling occurred during the time charter period not due to the commercial orders

given by the charterer. In applying Anglo-American law the dry-docking clause is thus of vital importance in time charter-parties when considering the charterer's interests. According to this clause, the owner has the duty of dry-docking the ship at certain intervals at no extra cost to the charterer.

In Nordic law, as stated, the owner has to maintain the speed capacity described in the charter-party. This corresponds with general contract principles. The duty to maintain the speed is connected with the owner's duty to remedy the deficiency in a reasonable way. Without contractual default the owner cannot be liable in damages. However, other remedies are available provided that there is no cure for the speed deficiency looking at the situation in a reasonable way. See the general principles of reasonable cure Chapter 7.5.2.2.d. below. The deficiency can nowadays be remedied by scamping without having to dry-dock the ship.

c. Maintenance of the ship's speed during the time charter period. The average speed- alternative

The risk of bottom fouling in the average speed- alternative seems to be placed upon the owner, but this is unclear. The average speed- clauses, however, do emphasize that the owner warrants a result. This can, according to the author, be considered to include bottom fouling.

The intention of the average speed- alternative also means that the owner cannot prevent liability by remedying the fault. This is clearly evident as the result can be verified only after performance.

6.7.5. The interpretation of the fuel consumption description

The charter-party description can be more or less detailed. A distinction can be made between diesel oil and fuel oil consumption as well as between voyage and in-port consumption.

The description can stipulate that fuel consumption, e.g. in ballasting, cargo heating and tank cleaning is excluded from the consumption calculations. Otherwise this consumption might be included in the description. In dry cargo traffic also, there is reason for the parties to agree upon the "land consumption" so that they will be able to calculate the voyage consumption accurately.

The owner's possibility of compensating overconsumption with underconsumption during a specific time period seems, according to the Al Bida- decision, to be restricted in English law. The capacity aspect is emphasized. American arbitration practice does not seem to consider this possibility as strictly as English law.

Describing the fuel consumption is generally connected with an about-reservation. Neither Nordic nor Anglo-American law seems to show any set lines on what is an acceptable margin.

The time charterer shall deliver good quality bunkers to the ship. This question is problematic not only from the point of view of proof and evidence but also because the charter-party might not specify the quality in any further detail. For instance, the NYPE standard form only refers to "best grade fuel oil". Without charter-party specifications the owner will have difficulties in avoiding liability by maintaining that the reason for underperformance in speed and/or overconsumption has been low quality bunkers. It cannot, however, be excluded that a conversion is accepted, meaning that the low quality bunkers might be accepted as one of the reasons for non-acceptable performance.

The master and the crew can, at least in Nordic law, be considered to be acting on the time charterer's behalf as regards activities in connection with bunker delivery. However, the owner is liable, if the activities concern the seaworthiness of the ship - when the master has a duty to supervise - or customary assistance from the master and the crew.

In Nordic law cumulative margins seem to have been accepted. This means that the about margins both in the speed and bunker consumption descriptions are counted to the benefit of the owner. "About 15 knots on about 24 tons" could mean a speed of 14.5 knots on a consumption of 26 tons.

The savings in fuel consumption in connection with the breach of the speed warranty are to the owner's benefit. A converse situation is obviously also accepted, i.e. a **compensatio lucri cum damno** construction is applied when there is overconsumption of bunkers but overperformance of speed as well.

6.7.6. Overspeed and underconsumption

The owner's right to a bonus in hire can have been agreed upon in the charter-party. This is common in connection with the average speed- alternative as far as overspeed is concerned.

In interpreting the bonus clause the owner cannot rely upon wrongful bad faith- description of speed and consumption in order to enable him to receive a bonus. The converse is also true that the charterer cannot avoid his duty to pay the bonus by ordering the ship on slow steaming.

Without express stipulation in the charter-party it is problematic to decide whether a right to bonus lies with the owner. In Anglo-American law no such right to a bonus seems to be accepted. It is not implied in the contract either.

The author's view is that overspeed and underconsumption have to be considered separately.

As far as overspeed is concerned, some analogy can be accepted concerning the right to extra freight or hire when the ship has more cargo carrying capacity than has been agreed upon. In that case it was recommended that the charterer's option to use the additional capacity would entitle the owner to additional freight or hire provided that the allowed margin was exceeded. Commercial services cannot be presumed to have been provided for gratuitously.

Emphasizing the possibility for the charterer to opt for "additional services" means in overspeed situations, in fact, that a bonus without express stipulations in the charter-party is possible in connection with the capable- alternative. The charterer has a fair possibility of ordering the ship to her best performance always provided that this in the circumstances is accepted by the owner. The owner thus has a possibility to refuse the ship to perform more efficiently than stipulated in the charter-party. This could be one way of "pressurising" the charterer into an agreement about bonus.

The average speed- alternative must, according to the author, be examined differently. Here the performance has already taken place when the result is looked at. The charterer has no real option whether to take part in the decision-making process concerning the speed performance. Nor can he be obliged to pay a bonus in case the result is more advantageous to him than originally agreed upon. This recommendation leads to a need to include, in the owner's interest, a charter-party clause of bonus.

Bunker is provided and paid for by the charterer. Overconsumption affects the charterer's economic interests which must be compensated for by the owner in cases of breach. Underconsumption does not affect the charterer's possibilities of commercially using the ship with the exception of some slight addition in the cargo carrying capacity on different voyages because of less need for taking bunkers on board. Sub-chartering on a time basis could also be easier because of the possibility of marketing a ship with less consumption than originally expected. However, the charterer has no real option in managing the bunker consumption and the situation does not directly concern the owner. Arguments cannot be found that would entitle the owner to a bonus for underconsumption in the absence of a charter-party clause.

6.8. Other individual characteristics of the ship

Naturally, there are many characteristics of the ship that can be described in the charter-party. These concern the ship's nationality, type, depth and "cargo convenience".

The nationality description has normally been connected with problems in the time factor area, see Chapter 6.9. below.

Some characteristics can be borderline cases. It may be asked whether external circumstances have prevented the fulfilment of the charter-party or whether the disturbance can refer to the characteristics of the ship. Problems in this respect can arise, e.g. from the ship's depth or seaworthiness in ice conditions. The first-mentioned example can be connected with the port and the latter with the safe trading area. In off-hire situations particularly, this has caused difficulties when interpreting off-hire clauses. One example is The Aquacharm case. Naturally, if the ship is properly described in the charter-party such questions do not arise as easily.

The ship's characteristics concerning the receiving of cargo are of great importance. The description can refer to pumping capacity or to a negative definition, e.g. "free of any obstacles". The "suitable for grab discharge"- clause is generally interpreted to mean that grabs can be used in the holds, but not that all the cargo can be discharged with this method. Some manual labour might be needed. The owner, however, is not liable for misdescription in this latter situation.

According to the author, it can be maintained that the owner is liable for misdescription of the ship through indirect charter-party formulations. If the cargo has been specified and described in the charter-party, the owner is liable for the ship being able to receive such cargo through the hatches and to place it in the holds. If there is no cargo description, this can lead to the owner not being liable if the ship cannot receive it. It is also of relevance if the charterer has had the possibility of inspecting the arrangements through the ship's plans and thus gaining knowledge of the facts. It can hardly be maintained that the owner in such a case would be liable even on an implied term- basis, unless the previously mentioned presumption rule in Chapter 6.2.7. leads to another result.

6.9. The time factor. Summary with reference to the individual characteristics of the ship

Some charter-parties stipulate in detail the time factor. A very clear formulation can be found in the STB Form cl 4.

Without support in the charter-party there seems to be an unsatisfactory situation concerning the time factor, both with reference to the time when the ship has to correspond with her charter-party description and to the maintenance of such a description. For instance, the vessel's class has, in English law, been related to the time when the contract was entered into, whilst the speed warranty on the basis of The Apollonius- decision refers to the time of the delivery of the ship. Nordic law

seems to have been influenced by English law as far as the class description is concerned.

It is difficult to see what possible reason there could be to accept such discrepancies. In the well-known Time Charters book a simple rule is presented : the decisive moment for the ship to correspond with her charter-party description is when the contract was entered into. Hereafter an implied term prevails according to which "the owners will not so alter the characteristics of the ship as to render services to the charterers substantially different or less valuable than those contracted for...". However, it is difficult to find support for this standpoint in court decisions.

The maintenance question is solved with the implied term construction. No continuous warranty seems to exist in English law. However, if this suggests the same as the words "continuous terms", there is one exception : the nationality of the ship cannot be changed during the charter period. In addition, if the owner has warranted a result the situation is considered differently.

The status of the maintenance clause in time charter-parties is unclear in respect of the individual description clauses. The exact wording could suggest e.g. that bottom growth means that the ship's hull is not in order.

In Nordic law no clear lines in chartering can be found, including the scope of the maintenance clause. General contractual rules can be of some assistance.

The author suggests that the time when the ship has to correspond with her charter-party description is the time of delivery. In voyage chartering this would mean the time when the ship has reached the loading port described in the charter-party and finished her sea voyage. Giving notice of readiness is not decisive, unless otherwise stated in the charter-party. In time chartering delivery means the time when due notice is given to the time charterer. On delivery at sea (passing a certain point, taking inward pilot, arrival pilot station) there is no other possibility except to extend the time in question to the factual arrival of the ship at the first port.

Delivery as specified above is a pragmatic solution. That is the time when it is of essence for the charterer to operate a ship which corresponds with her description. The pragmatic view is a heavy argument in this case.

The owner has a duty to maintain the ship during the charter period. In Nordic law this follows from general contractual principles. However, no warranty in respect of damages exists. When the owner has shown due diligence in maintaining the ship he cannot be liable in damages. This rule corresponds well with the fact that the owner has to be given a fair possibility of remedying the fault in the ship.

7. The general characteristics of the ship. The question of relevance and content

7.1. Background

It is quite natural to connect this topic with the ship's seaworthiness. The owner's liability for unseaworthiness has in most cases been connected with loss of or damage to the goods or with delay in the delivery of the goods. In this research such an approach has been set aside even if it is clear that cases on cargo damages and delay can be applied "analogically". However, the problem area is wider than this. A further question is whether an extension of the owner's duties outside the scope of seaworthiness can be motivated. This question can only be answered when the seaworthiness question has first been specified.

7.2. Legislation and charter-party clauses on seaworthiness

7.2.1. The Nordic Maritime Codes

In Sweden-Finland the master according to the Maritime Code of 1667 had a duty to provide a seaworthy ship. In later legislation this duty prevailed, but in Nordic legislation in the late 19th century the duty to provide a seaworthy ship was also connected with society's interest in protecting lives at sea. The master's failure was sanctioned in criminal law. The development can be compared with the situation in England, amongst others with the emergence of the Plimsoll line.

The revision of the Nordic Maritime Codes in the 1930s brought about, in chartering, an explicit duty for the owner to provide a seaworthy ship. This duty was not connected with questions of liability for cargo damages only. The Codes were revised at the beginning of the 1970s but in the seaworthiness question only some technical changes were made. There is a clear legislative basis concerning the owner's duties as to seaworthiness.

The seaworthiness of the ship can be divided into technical seaworthiness, voyage seaworthiness and cargoworthiness.

7.2.2. Anglo-American law

In Anglo-American law, forgetting here the Hague and the Hague-Visby Rules, in every charter-party a term is implied that the chartered ship is seaworthy at the beginning of the adventure.

7.2.3. The principle of relativeness

Seaworthiness is a general term. It has to be given a proper meaning within a more concrete context. Situations vary and thus also the content of seaworthiness. The principle of relativeness is meant to describe these general lines.

7.2.4. The seaworthiness and maintenance clauses in charterparties

In most voyage and time charter-parties a general clause concerning the ship's seaworthiness is included (the tight, staunch and strong clause), however, not in Gencon. This clause seems to be an historical remnant which in Nordic law lacks independent meaning. Without further specifications the clause has the same scope as the legislative basis of seaworthiness. The same seems to be true in Anglo-American law. Another matter is that the tight, staunch and strong clause is possibly connected with other legal problems mainly concerning the warranty aspect, the relation to an exclusion of liability clause in the charter-party and the time factor. These matters are dealt with below.

The maintenance clause presupposes that the owner maintains the ship in seaworthy condition during the charter period. Generally, this is no warranty but only a duty for the owner to exercise due diligence. The due diligence- basis is often expressly stipulated in the charter-party.

7.2.5. Seaworthiness in other relations than chartering

7.2.5.1. Public law

There are so-called general seaworthiness clauses in Nordic Maritime legislation. These are meant to complement detailed legislation on safety questions.

The **ratio legis** of the seaworthiness requirement is to protect lives and property at sea by setting up standards for the ship to avoid dangers at

sea. However, there are set standards also for other reasons, i.e. for the protection of the environment, for labour protection and because of social and medical interest. Taking into consideration the **ratio legis** the "classic" technical standards can be called the safety at sea standards and the latter other safety standards.

Safety at sea standards are nowadays set to a large extent through international conventions, mainly through SOLAS. Other safety standards are also becoming and have become more topical. Technical standards for protection against pollution are set in the MARPOL Convention.

Together with the development of these standards, the control mechanism has become more efficient and more regulated. The respective authorities are entitled to take control measures against ships flying their national flag. The administrative procedure is shown in different certificates. Control against ships flying a foreign flag is possible, but some limitations exist. According to international law a ship has a right to innocent passage. The above-mentioned conventions also provide some limitations. A valid certificate prohibits authorities other than national from inspecting the ship's technical standards set in the conventions unless there are some weighty reasons showing the contrary.

A ship that does not meet with safety at sea standards can, according to Nordic legislation, be stopped within territorial waters until the fault has been remedied. In practice these powers are exerted whilst the ship is in port.

Safety at sea standards and other safety standards are relevant in charter relations. They can provide an interpretative function in chartering. Official surveys and certificates have a function to serve as evidence. How far these functions extend is dealt with in Chapter 7.4.3. below.

There is another aspect in addition to the above. If the ship does not comply with the above-mentioned standards there is a possibility that the authorities will take measures against the ship. This risk has to be taken into consideration in chartering contracts too. However, this question is not directly concerned with the physical condition of the ship, but rather with the external prevention of the use of the ship. The author has preferred to deal with this aspect in another publication.

7.2.5.2. Insurance, labour relations

The ship has to be in seaworthy condition to have insurance protection. Nordic insurance legislation also demonstrates this, but indirectly, in a section dealing with sanctions.

The classification system has close ties with insurance coverage. Classification rules, classification surveys and classification certificates give rise to the same problem areas as mentioned above concerning safety

standards. The interpretative and evidential functions will be dealt with in Chapter 7.4.3.

The owner who employs the crew is obliged to maintain the ship in seaworthy condition. The seaworthiness concept is much the same as within public law. The crew has a right under certain conditions to demand a special seaworthiness survey. Seaworthiness in labour relations does not require comment with reference to charter relations.

7.3. The importance of seaworthiness to the charterer

7.3.1. Ratio legis. Unseaworthiness and sanctions

The aim of the seaworthiness requirement in voyage chartering is to avoid loss of or damage to the goods or delay in delivery of the goods. In time chartering the same basic idea prevails, however, only provided that the ship has been chartered for cargo carrying purposes.

In voyage chartering it cannot be considered to be satisfactory that the charterer would be protected through rules concerned with the loss of or damage to the goods or delay in delivery only. Such a conversion is not needed for the owner to become liable. The conversion is, however, often the only pragmatic basis for liability matters to arise, but the principal starting point remains.

In time chartering such aspects are not so evident.

What sanctions is the charterer entitled to in cases of unseaworthiness? The question of sanctions has already been dealt with in Chapter 6.2. above. It remains to be shown what different rules apply to unseaworthiness situations compared with sanctions connected with the individual characteristics of the ship.

In Nordic law, the question of seaworthiness as a warranty in respect of damages can be answered in the negative. The situation does not change even if the charter-party would contain the tight, staunch and strong clause. It has long been said in connection with liability for loss of or damage to the goods that a "foreign influenced" warranty construction cannot be accepted. There is no reason to believe that this rule would not be applied to other aspects of liability for unseaworthiness. The situation is thus different from Anglo-American law, but only as far as the unseaworthiness was topical at the time the charter was entered into or at the time of delivery. It is again to be noted that the Hague and Hague-Visby Rules are not taken into consideration in this context.

In the question of maintenance, the maintenance clause, taking into consideration its usual technical placing in the charter-party, presupposes

that due diligence has not been shown for liability in damages to arise. In Nordic law this can be said to follow from general principles.

As a conclusion the author points out that, on a pragmatic level, there can hardly be a very great difference between strict liability with the exception of circumstances outside the owner's control and due diligence liability. However, the difference emphasizes to the decision maker that there is a further possibility to decide the liability question in cases of unseaworthiness than in situations where the individual description of the ship does not correspond with the facts.

The Baltime exclusion clause 13 is problematic outside situations of damages to the goods and delay in delivery of the goods. The first sentence only deals with these two aspects. The second sentence according to the TFL Prosperity decision refers to the same situations. The author maintains that even if this interpretation would not be accepted, as seems to be the case in Nordic law with reference to a decision in the 1950s, and all financial losses would be covered by the second sentence, the owner could hardly avoid liability for unseaworthiness not connected with damages to the goods or delay in delivery of the goods on the basis of this sentence. As the second sentence does not explicitly mention cases of unseaworthiness the author recommends that no protection for the owner can be given as unseaworthiness can be considered an overriding breach, amongst others with reference to a Nordic decision from the 1920s. The difference between applying general rules and the exclusion clause is that, in the latter case, the owner is only liable for himself and his manager, whilst according to the general rules, the owner is liable for a wider group of employees and agents.

7.3.2. Conversion to loss of or damage to the goods or delay

It is important to note that unseaworthiness can cause other sets of rules to apply than those merely connected with the fact that the ship is unseaworthy. Thus, unseaworthiness can cause damage to the goods or delay. In such cases a conversion has taken place and the situation has to be decided upon other merits.

A "clean" unseaworthiness situation arises first and foremost in delivering the ship and in the charterer refusing to accept the ship either on time charter or for loading. This might result in rescission of the contract and in damages connected with the rescission.

7.3.3. The risk division question

Unseaworthiness does not only refer to different sets of rules referrable to breach of contract but also to objective risk division rules. In voyage chartering unseaworthiness might affect the laytime calculations. In time chartering disturbances can be channelled through off hire rules. In Nordic law these risk division questions can take place without support in the charter-party on an objective basis. Laytime can be interrupted and the ship can be placed on off hire if there is a hindrance causing loss of time "on the owner's side". This is sufficient. No question of contractual default or negligence arises. Naturally, unseaworthiness as a breach from the owner is a fact "on the owner's side". In Anglo-American law no such objective risk division rules can be found. It is therefore essential that a definition of events interrupting the laytime or giving cause to off hire is included in the charter-party. However, even charter-party clauses lead to the problem of differing between internal and external events, a typical example being the Mastro Georgis case. From this perspective the seaworthiness question can be of assistance.

There is also a special question as to how the right to freight is affected by unseaworthiness and non-performance even if the goods can be delivered, although not having the original value. This question cannot be penetrated further.

The relation between off hire and damages does not seem to be totally clear. In Nordic law there is a clear possibility of claiming damages in addition to off hire. In American law the charterer's right is seemingly restricted to consequential damages. The problem is shown clearly in the Universe Explorer case.

7.3.4. Other factors of importance to the charterer

The seaworthiness of the chartered ship is of importance to the charterer in respect of insurance. This connection is shown clearly also when the ship's class is mentioned in the charter-party, see Chapter 6.4.3. above. Further, in insuring the cargo to be transported, the Institute Cargo Clauses stress the seaworthiness requirement. The question of seaworthiness can be relevant in connection with general average. The charterer in the capacity of seller might also find himself in difficulties through the unseaworthiness of the vessel, this being reflected in the contract of sale. The charterer's commercial status can decrease in importance if it becomes known that he is operating an unseaworthy ship.

7.4. The content of seaworthiness

7.4.1. Voyage chartering

7.4.1.1. Cases

In most decisions and awards the question of seaworthiness has arisen through loss of or damage to the goods, and in some cases through delay in delivery.

In voyage chartering the charterer very often does not have the possibility of surveying the ship more closely. This means that an above-mentioned conversion from the rules of fault in the ship takes place. However, the charterer, often through his inspector, may have the right to inspect at least the cargo compartments. This right is often included in the charter-party when transporting dangerous or sensitive cargo. It is also often considered to be mainly a laytime regulation meaning that laytime will not run before the vessel has been accepted, an acceptance not having been unduly withheld.

There are a number of Nordic and Anglo-American cases where the seaworthiness issue has been topical. On the other hand, many cases show that the vessel has clearly been unseaworthy. No diffucult borderline situation has arisen. Naturally, the case at issue might have been difficult in other respects.

Nordic cases show a broad range of examples from overloading to leaky pipes and unclean holds. Concrete examples can be found from any jurisdiction concerned with chartering.

7.4.1.2. General criteria for deciding the seaworthiness question

a. General

There are several general criteria that will not give a concrete answer but that will enable a framework to be formed within which a concrete decision is possible.

In Chapter 6.2.6. the charterer's knowledge of faults in the ship at the time of entering into the contract was dealt with. The principles applying in cases of unseaworthiness were taken into consideration. It must be emphasized that the charterer's knowledge of the unseaworthiness of the ship after the contract was entered into should rather be looked at from the point of view of waiver if no reaction from his side is noted.

b. The operating of the ship

In Nordic law it has long been recognized that operating the ship does not in itself constitute unseaworthiness. However, it can be an indication of this. If, for example, the crew does not navigate the vessel properly, it may be proof of un unqualified crew.

c. The purpose of the chartering contract

It is natural that the purpose of voyage chartering is to carry goods by sea from one point to another. However, this starting point does not advance the seaworthiness question. Further precision of the purpose of the contract is necessary. Often the relevant criteria can be found from the charter-party, but this is not the only source.

In the same way as the relevance question takes into consideration not only internal contractual norms, but also external contractual norms, causal norms and general norms, the purpose of the chartering contract can be specified. This is shown in an especially clear way in the old American case Church Cooperage v. Pinkney. There, the charterer aimed to use whisky barrel shooks transported on board the chartered ship to build tuns of wine. It later proved that the wine in the tuns tasted unpleasant. The reason was that the wine was tainted with creosote from the tuns. The creosote smell in the whisky barrel shooks came from the holds of the ship that had transported the material. The ship had earlier transported a cargo of creosote. The owner was considered liable as he knew the purpose for which the whisky barrel shooks were intended. This purpose was not, however, shown in the charter-party.

d. "The reasonably prudent owner"

One of the criteria that is often referred to is the reasonably prudent owner. Would he, if he had known of the fault, have sent his ship to sea? This criterion does not seem to give much assistance in dealing with the problem. On the other hand it shows this : the seaworthiness issue cannot be decided according to an owner who achieves absolute perfection. A test of reasonableness is part of the decision making process. A reasonable limit has to be set for the probability of the cargo carried being damaged or delay taking place.

e. Custom and general concepts in the shipping world

Custom in a specific trade might provide a set standard for the chartered ship. However, there are often general concepts in the shipping world concerning the standard of the ship not amounting to custom. The author emphasizes that this criterion must also be considered legally relevant. This has to be taken with reservation. General concepts might not be the right ones and there might not be consensus in the shipping world of the standard required. Whose standard should be taken into consideration? In Nordic general contract law it has been considered possible to accept the majority view.

f. The amount of freight

Generally the price paid for goods received influences the setting of the standard that can be required of the goods. In voyage chartering it is questionable whether the amount of freight has any relevance in the context of deciding the seaworthiness standard.

g. Other criteria in respect of technical seaworthiness and voyage seaworthiness

As mentioned above, data in the charter-party can specify the seaworthiness concept, e.g. the agreed voyage and the time of the year when the voyage is to be performed. The description of the type and age of the vessel is also of importance. Furthermore, the description of the cargo has to be taken into consideration.

h. Other criteria in respect of cargoworthiness

An important criterion in respect of deciding the cargoworthiness of the ship is the description of the cargo in the charter-party. For instance, transporting clean oil means that the cargo tanks have to be well washed and cleaned.

In cases of optional cargo the owner might take on an extensive duty.

If the cargo has not been described in the charter-party or in any other relevant way, the owner's duty in respect of cargoworthiness can be compared with the principles in time chartering when the cargo is often not specified.

7.4.2. Time chartering

7.4.2.1. The division of functions

In Nordic law there is partly a legislative basis for dividing the functions between the contracting parties in time chartering. The division of functions reflects the division of costs and liability. The general approach not explicitly legislated for is that the owner has control over the nautical side and the time charterer over the commercial side of the ship's operations. According to the Nordic Maritime Codes sect. 138 - 139, the time charterer provides and pays for bunkers and he is obliged to load, stow and discharge the ship at his own risk, expense and liability. The master and the crew are only to give customary assistance. If customary assistance is given, it is the responsibility of the owner. Further assistance is the responsibility of the time charterer. The same stipulations can be found in general time charter-parties. Both bunkers and stowage can affect the seaworthiness of the vessel. The division of functions is of importance in connection with the maintenance of the ship's seaworthiness during the time charter period.

7.4.2.2. General criteria for deciding the seaworthiness question

Court cases and arbitration awards concerning voyage chartering can be taken into consideration also when deciding the seaworthiness question in time chartering.

In addition, the general criteria put forward in connection with voyage chartering above can be applied in time chartering. However, the basic aim of time chartering is not necessarily the transportation of cargo. The time chartering of passenger vessels, offshore vessels and so on give rise to a somewhat different approach : the ratio legis of seaworthiness is not to prevent the cargo from being damaged. These special situations cannot be dealt with in this research. The general criteria put forward below can be applied to these special situations where appropriate.

In time chartering a reference to the ship's suitability for ordinary cargo service is often made. All other than ordinary cargo service would fall upon the time charterer. However, it is of relevance to note that other charter-party terms, external contractual norms and causal norms might specify under which seaworthiness standard the ship is to be delivered to the time charterer. Thus the ship is to be delivered suitable for ordinary cargo service in accordance with the above-mentioned specifications.

The amount of hire also reflects upon the seaworthiness standard: the higher the amount of hire, the higher the seaworthiness standard. This criterion cannot be pursued to the extreme. It is a fact that several factors decide the level of time charter hire, not only the seaworthiness standard of the vessel.

The demands concerning technical seaworthiness are high if the trading area is described as using the IWL limits. The time charter period affects the seaworthiness : time chartering for a summer season only is different from time chartering over a whole year in icebound areas.

Voyage seaworthiness can only be decided upon according to each order given for the voyage.

Specification of the cargo is relevant when deciding the question of cargoworthiness. The more the cargo is specified, the more specified the ship's cargoworthiness becomes. Lacking specifications the cargoworthiness shall correspond with ordinary service. NYPE stipulates that the holds shall be clean-swept. This is also an indication of the level at which ordinary service is placed. It has been maintained that the ship shall be cargoworthy for the first cargo arranged by the time charterer. The author does not accept this view, as this does not necessarily correspond with ordinary cargo service.

7.4.3. The influence of public law on the seaworthiness issue in chartering

7.4.3.1. The interpretation function

In Chapter 7.2.5.1. above, the general outlines of public law and seaworthiness were explained. Public law clearly has an influence on the seaworthiness standard in chartering, provided that public law aims, as its ratio legis, to protect property at sea.

Public law regulations for protecting lives at sea are also relevant if their aim is to secure a certain standard for the vessel to prevent disasters at sea.

Common factors are often found with respect to safety at sea standards. They are generally lacking as far as other public law standards are concerned. For instance, the MARPOL Convention stipulates that a commercial ship has to be technically constructed and equipped in a certain way. However, the aim is not for the vessel to resist the perils of the sea. The aim is to protect the marine environment. A common factor cannot be found. Another question is that technical requirements in order to protect the marine environment can be relevant in chartering from another point of view : the risk of measures by the authorities against the chartered ship. This aspect has to be dealt with in another context.

Even if a common ratio legis could be found and thus would cause as a starting point an interpretation function, this function cannot be considered to be absolute. The author refers to several court decisions and arbitration awards in which it is shown that the interpretation function is only relative. Public law is taken into consideration but not automatically nor in every respect. The same can be said about classification society standards. In practice, however, the latter are of great importance, as the rules ordinarily take into consideration the aim of protecting property at sea.

7.4.3.2. The evidence function

Certificates concerning the ship that are in force serve as proof of the fact that the owner has observed administrative rules and regulations and that the vessel in the eyes of public law or the classification society has been in an acceptable condition at the time of the survey upon which the certificate issued is based.

As documents, however, these certificates can hardly have any relevance concerning the material seaworthiness of the ship. Another matter is that, according to Nordic law, the owner might be liable because of interference from the authorities due to lack of proper certificates. However, another set of rules applies in this case.

Court practice and arbitration awards show that certificates are only one aspect of proof in a concrete case. Their relevance is affected by different factors, such as when the certificate was issued, the expertise present at the survey and so on.

7.4.4. The difference between stowage material and cargoworthiness

The Nordic Maritime Codes sect. 89 para. 1 stipulate that the owner in voyage chartering shall provide for, amongst others, mats necessary for the stowage of the ship.

In voyage chartering, when a FIOS clause is used, and under ordinary time charter-parties the charterer shall provide and pay for stowage material unless there are further specifications in the charter-party. In these situations it is necessary to specify what the stowage material is and what material can be considered to be part of the ship's cargoworthiness. The above-mentioned section seems to solve the problem to a large extent. However, it is hardly possible to interpret the section in question so that it would exclude all possibilities of a wider evaluation.

The author suggests that all permanent material that cannot be installed or removed in connection with ordinary stowage activities would be con-

sidered part of the ship's cargoworthiness. However, this does not mean that the owner would be obliged to provide and pay for such permanent material. This question is decided according to the principles set forth in the previous Chapter about cargoworthiness. For instance, the specification of the type of cargo in the charter-party is relevant. If such a specificiation exists it is clearly for the owner to provide a ship that is cargoworthy in respect of the cargo. If the specification is not included in the charter-party and the cargo is outside the scope of the ordinary, then, the charterer would have the duty to provide and pay for the material even if it would be part of the ship's cargoworthiness. For example, in some Nordic cases this difference has not been noted and it might lead to illogical conclusions, especially noticable in sub-chartering situations. Under the main charter it would be a question of stowage material, and under the sub-charter a problem connected with cargoworthiness.

7.5. The time factor

7.5.1. Voyage chartering

7.5.1.1. When does the ship have to comply with the seaworthiness requirement?

According to the Hague and Hague-Visby Rules, the owner is liable for cargo damages caused by lack of due diligence in making the ship seaworthy "before and at the beginning of the voyage". The specific exclusion clauses in the famous list of the Rules do not apply in such a case.

These Rules take into consideration loss of or damage to the goods and delay in delivery of the goods at the port of destination.

The author submits that the time factor put forward in the Rules does not automatically apply in voyage chartering when the seaworthiness requirement is applied outside the scope of the Rules. Instead, another principle for the time factor has to be found. This is mainly due to the fact that after the beginning of loading the charterer might have difficulties in putting claims forward if a conversion to damage of the goods or delay in delivery has not taken place. The principles concerning anticipated breach do not protect the charterer in a reasonable enough way. It is of essence to co-ordinate all the time factor rules. Thus, the author refers to the principles set forth in Chapter 6.9. above. The delivery of the ship - as understood in a chartering context - is the decisive time when the seaworthiness requirement has to be fulfilled, unless, of course, the charter-party stipulates something else.

However, some modifications have to be taken into consideration. The familiar rules of the doctrine of seaworthiness in stages and retroactive seaworthiness could mean the following. Measures ordinarily connected with later stages of the chartering activities than the delivery can be completed at appropriate stages without the charterer having the possibility to refer to unseaworthiness before such time.

The general seaworthiness stipulation in a charter-party is, in Anglo-American law, interpeted to refer to the time of the conclusion of the contract or to the time of starting the ballast approach voyage, whilst the implied seaworthiness refers to later stages. No such clear distinction is to be found in Nordic law.

7.5.1.2. The owner's duty to maintain the ship in a seaworthy condition

In Nordic law it is quite evident that the owner has a duty to maintain the ship in seaworthy condition also after delivery. However, it is a pragmatic fact that if unseaworthiness arises after delivery, mainly during the contract voyage, the charterer generally has no other option than to wait and see whether a conversion to loss of or damage to the goods carried or delay in their delivery arises. An independent liability for mere unseaworthiness is hardly topical.

7.5.2. Time chartering

7.5.2.1. When does the ship have to comply with the seaworthiness requirement?

In time chartering also, the relevant time of compliance with the seaworthiness requirement is the delivery of the ship. No further details are necessary, since Chapter 6.9. above covers this.

7.5.2.2. The owner's duty to maintain the ship in a seaworthy condition

The traditional maintenance clause in a time charter-party takes an explicit standpoint as to this question. Generally, it is not a question of a warranty, but a duty to exercise due care in maintaining the ship in and restoring her to a seaworthy condition. This same duty would apply in

Nordic law even without support in the charter-party in accordance with the Nordic Maritime Codes sect. 138.

The duty of maintenance can cause problems especially in long- term time chartering. Modifications can become topical. Escalation clauses are introduced, protecting the owner against an unexpected increase in costs, including costs to maintain the seaworthiness. In extreme cases the rules of frustration might apply. Sometimes the effect of changed public law or classification rules is limited to newbuildings only or apply only after a transitional period making the owner's situation less harsh in respect of the maintenance duty.

The time charterer has some duties concerning the seaworthiness standard. Cargoworthiness aspects that are combined with the commercial operations of the ship are the responsibility of the time charterer. For instance, cleaning the holds in preparation for new cargo is provided for by the charterer. Cargoworthiness being part of the vessel and not dealing with cargo carried is the owner's duty, e.g. the functioning of the cooling machinery.

The ship cannot be re-delivered before having been cleaned by the charterer.

The ship can be damaged during the time charter period. In Nordic law, it is the owner's duty to execute the repairs, but the charterer is liable in damages, if he or his employees or independent contractors have shown contractual default. Ordinary wear and tear is not counted as damage to the ship. This means that the ship can be re-delivered in damaged condition.

When repairs are needed to maintain the ship in a seaworthy condition the owner shall exercise due diligence. Otherwise he is liable in damages to the charterer. In choosing the time and the place of repairs both parties' interests have to be taken into consideration. It has been stated that a minimum deviation only from the route planned is allowed.

7.6. The general suitability of the ship

7.6.1. Background

In Nordic law, the problem has to be discussed as to whether the seaworthiness requirement in a broad enough way reflects an implied term - or in Nordic law rather the naturalia negotii connected with the contract - satisfying the interests of the charterer. The so-called commercial and legal characteristics of the ship are not dealt with in this part of the research.

7.6.2. The operational suitability of the ship

In a strict sense the ratio legis of the seaworthiness requirement is to maintain a minimum standard for the vessel, thus preventing the goods from being lost or damaged or delay taking place due to the ship not withstanding the perils of the sea or serving as a floating warehouse. However, the charterer might suffer an economic risk not connected with these aims.

In Nordic law, it is somewhat unclear whether a further naturalia negotii- based duty can be placed upon the owner that would extend outside the scope of the seaworthiness issue. The author's view is that such a possibility should not be excluded. However, pragmatic points of view often lead to the fact that the charterer has no possibility of referring to the lack of general suitability. For instance, he has been shown a plan of the vessel before entering into the contract of deck arrangements. The charterer cannot later maintain that the deck arrangements are unsuitable for his intentions. In Angolamerican law the implied term- construction is connected with seaworthiness. No other duties apart from this fall on the owner on an implied term- basis. However, some American arbitration awards show that this is not a totally unexceptional rule. For example, in the Oswayo case the in-port consumption was considered excessive for the type of vessel in question and the owner was liable for overconsumption. The charter-party did not contain any specific regulations about the issue, nor had any misrepresentation been made. Also, in the English Arianna decision a reference was made as to the general suitability of the ship, thus separating the issue from the seaworthiness requirement.

The criteria to be used in deciding the general suitability of the ship are, according to the author, similar to the ones set forth in the seaworthiness Chapters. However, the basic ratio legis is different from that in the seaworthiness requirement. The sanction system in cases of the ship not meeting with the suitability requirement is the same as in connection with unseaworthiness.

8. The ship's lifting gear as an example of the relevance and interpretation issues

The author takes as an example the lifting gear on board the ship and the principles according to which the relevance and interpretation issues should be applied. It is shown how the owner has a duty to provide a ship with lifting gear on the basis of charter-party stipulations, external contractual norms, causal norms or normal norms. The American Sideri case clarifies the issue in an interesting way.

9. Summary

In the final chapter the author makes a summary of the research. Several issues are presented. For example, it is shown that the general principles of how to interpret a contract should be included in Nordic legislation.

As far as specific questions in chartering are concerned, the author suggests among other things that the question of relevance should be clarified in the Nordic Maritime Codes.

It is also emphasized that many legal conflicts have in fact arisen, not due to unclear legal principles, but due to unspecific and unsatisfactory standard clauses. The author suggests that the legal status of the parties is greatly clarified if result-type clauses are used. This means that the owner promises to achieve a result. The description of the concrete cargo carrying capacity and the average speed are examples of satisfactory ways of formulating the charter-party.

It is further shown that the warranty construction is unnecessary when deciding the legal status of the parties. Other legal principles can be applied. This is true both for the relevance and remedy questions.

In addition, in many cases the parties should agree upon the remedy issue in the charter-party to avoid difficulties with forseeability.

FÖRTECKNING ÖVER RÄTTSFALL

I förteckningen över rättsfall har först avgörandet definierats. Efter denna uppgift följer en hänvisning till i eller vid vilken not och i vilket avsnitt avgörandet har beaktats. T.ex. 6,7.2 avser att avgörandet har beaktats i eller vid not 6 i avsnitt 7.2.

NORDISKA AVGÖRANDEN

Högsta domstolen i Finland (HD)

1921 D II 64; 77,7.5
1924 D I 5; 170,6.6
1924 D II 397; 198,6.2
1925 D II 8; 35,6.2

I det följande avser hänvisningarna före 1987 till Meddelanden (II) om inte en explicit hänvisning till Redogörelser (I) har gjorts

1927 131; 367,6.2
1928 83; 13,5.2
1928 125; 188,6.2; 30,7.3; 32,7.4; 40,7.5
1930 I 26; 9,4.3
1930 I 41; 198,6.2; 171,6.6
1931 229; 26,4.2; 34,4.2; 44,4.2
1932 14; 44,4.2
1932 111; 32,4.2
1932 269; 9,4.3
1933 I 86; 46,4.2
1933 37; 8,4.1; 32,4.2
1933 140; 26, 4.2
1937 50; 25,4.2; 44,4.2
1937 108; 205,6.2; 38,6.6
1945 92; 9,4.3
1945 208; 302,6.2
1946 230; 10,5.2
1948 187; 9,4.3
1948 444; 49,4.2
1949 258; 9, 4.3
1954 125; 61,6.1
1961 60; 26,4.2; 32,4.2; 34,4.2; 46,4.2
1961 105; 61,6.1
1961 119; 8,4.1; 32,4.2; 34,4.2
1963 12; 23,4.2; 32,4.2; 44,4.2
1968 30; 61,6.1
1969 I 2; 8,4.1; 44,4.2; 61,4.2
1970 38; 26, 4.2
1971 2; 8,4.1; 26,4.2; 32,4.2; 44,4.2
1971 9; 47,4.2
1972 84; 26, 4.2; 9,4.3
1972 91, 26,4.2; 34,4.2; 44,4.2
1973 89; 28,4.2; 44,4.2
1974 55; 23,4.2
1978 11; 47,4.2
1978 126; 78, 4.2
1979 27; 61,4.2
1979 109; 44,4.2
1981 59; 9,4.3
1982 52; 97,4.2; 156,6.2
1982 78; 26,4.2; 30,4.2; 33,4.2
1982 187; 9,4.3; 1,4.4
1983 25; 354,6.2
1983 39; 64,6.2
1983 79; 24,4.2; 32,4.2
1983 91; 80,4.2
1983 162; 360,6.2
1983 178; 431,6.2
1984 108; 32,4.2; 61,6.2; 64,6.2
1984 128; 4,4.6
1984 193; 26,4.2; 32,4.2; 34,4.2
1985 36; 25,6.1
1985 184; 29,4.2; 9,4.3
1985 188; 26,4.2
1986 55; 431,6.2
1986 90; 32,4.2; 9,4.3

1987:20; 9,4.3; 147,6.2
1987:54; 9,4.3
1988:64; 32, 4.2; 61,4.2; 414,6.2

Nytt juridiskt arkiv (NJA)

1898.117; 171,6.6
1898 A 222; 98,6.6
1923.109; 13,5.2
1924.620; 61,6.1
1925.346; 170,6.6
1928.47; 34, 4.2; 46,4.2
1933.260; 20,5.2
1934.533; 4,4.2; 26,4.2; 34,4.2
1935.57; 23,4.2; 44,4.2
1936.737; 26,4.2; 44,4.2
1937.518; 44,4.2
1938.318; 28,4.2
1941.159; 31,4.2; 44,4.2
1941.560; 10,5.2
1943.556; 10,5.2
1945.305; 1,4.4
1946.482; 50,4.2
1949.724; 64,6.1
1951.645; 74,5.2
1951.694; 23,5.2
1952.352; 29,4.2; 48,4.2
1955.75; 55,4.2
1961.137; 34,4.2; 1,4.4
1962.276; 13,5.2
1970.72; 26,4.2
1971.474; 24,4.2.
1975.620; 34,4.2
1977.92; 13,5.2
1980.398; 8,4.1

Norsk Retstidende (NRt.)

1890.577; 18,6.1
1898.33; 50,6.4
1914.470; 51,7.4; 93,7.4
1918.348; 2,6.1
1921.327; 96,6.6
1922.706; 50,6.4
1924.91; 33,5.2; 38,5.2; 76,5.2; 91,5.2; 95,6.6; 96,6.6
1930.1462; 32,4.2; 33,4.2; 46,4.2
1932.199; 23,4.2; 32,4.2
1935.669; 26,4.2; 1,4.4
1939.394; 174,6.2; 13,7.3
1958.444; 34,4.2; 1,4.4
1959.581; 24,4.2; 31,4.2; 76,5.2; 86,5.2
1965.91; 302,6.2
1970.794; 7,4.2; 29,4.2; 83,4.2
1975.478; 302,6.2
1981.106; 24,4.2
1984.356; 34, 4.2; 49,4.2

Rettens Gang (RG)

1966.443; 10,5.2
1968.638; 302,6.2

Ugeskrift for Retsvaesen (UfR)

1891.513 SøHa; 29,7.3
1918.20 SøHa; 24,4.2; 33,4.2; 11,5.2; 33,5.2; 78,5.2; 91,5.2; 119,6.6
1918.594 SøHa; 36,5.2; 38,5.2; 69,5.2; 203,6.2; 95,6.6; 96,6.6
1920.760 SøHa; 96,6.6
1921.115 DHD; 30,5.2
1923.414 Østre Landsret; 48,4.2
1923.831 DHD; 32, 4.2
1931.524 DHD; 25,4.2; 34,4.2; 1,4.4
1938.175 DHD; 32,4.2
1939.1143 Vestre Landsret; 34,4.2; 37,6.6
1943.848 DHD; 24,4.2
1944.32 DHD; 47,4.2; 49,4.2
1949.414; 61,6.1
1949.535; 10,5.2

1950.113 DHD; 32,4.2
1952.472 SøHa; 69,5.2
1953.455 DHD; 49,4.2
1958.257 DHD; 47,4.2
1968.194 Østre Landsret; 50,4.2
1970.26 DHD; 48,4.2
1971.709 Østre Landsret; 50,4.2
1974.274 DHD; 32,4.2

Nordiske domme i sjøfartsanliggender (ND)

1900.53 Christiania; 112,7.4
1900.177 NHD; 29,6.4
1900.459 Bergen; 24,7.4
1902.81 SHD; 37,7.2; 11,7.3; 29,7.3
1903.143 Dansk skiljedom; 256,6.6
1903.441 NHD; 33,7.4
1904.22 Moss; 252,6.6
1904.159 SHD; 186,7.4; 198,7.4
1904.298 SHD; 198,7.4
1905.277 SøHa; 296,6.2; 16,7.4; 17,7.4; 25,7.4
1905.289 SHD; 15,7.4; 31,7.4
1906.42 SHD; 186,7.4
1906.49 SHD; 193,6.6; 20,6.8; 6,7.5
1906.257 NHD; 37,7.2; 13,7.3; 33,7.4
1906.369 DHD; 293,6.2; 12,7.4
1906.414 SøHa; 71,7.4
1906.417 SHD; 33,7.4; 33,7.4
1907.61 DHD; 12,7.4
1907.70 DHD; 33,7.4
1907.327 SøHa; 192,6.6
1908.114 SHD; 33,7.4
1908.156 SøHa; 80,6.6
1908.173 SøHa; 293,6.2
1908.177 SHD; 33,7.4
1909.159 SHD; 71,7.4
1909.177 Kristiania; 11,5.2; 38,6.6; 186,6.6; 20,6.8; 6,7.6
1909.193 SHD; 16,7.4; 31,7.4
1909.236 DHD; 293,6.2; 80,6.6; 32,7.4
1909.321 SHD; 32,7.4
1909.329 NHD; 13,5.2
1910.380 Bergen; 64,6.1
1911.337 NHD; 293,6.2; 296,6.2; 13,7.4
1911.353 NHD; 51,7.4
1911.405 SHD; 9,6.1; 83,6.2; 39,6.6; 92,6.6; 178,6.6; 196,6.6
1912.10 NHD; 14,6.6; 17,6.6; 98,6.6; 130,6.6
1912.372 Kristiania; 192,6.6
1913.91 Overretten i København; 13,7.4; 186,7.4
1913.97 NHD; 178,6.6; 190,6.6
1913.393 NHD; 13,7.4; 101,7.4; 126,7.4; 68,7.5
1913.465 DHD; 22,7.4
1914.10 Kristiania; 64,6.1
1914.111 DHD; 19,7.4; 71,7.4; 186,7.4; 198,7.4
1914.202 NHD; 30,7.4
1914.302 Kristiania; 36,5.2; 57,6.1
1914.337 Trondhjem; 73,6.6
1914.456 NHD; 42,5.2
1915.113 Bergen; 188,7.4
1915.161 NHD; 293,6.2
1915.168 NHD; 32,6.1
1915.273 SøHa; 293,6.2
1915.278 NHD; 5,6.1
1916.43 NHD; 293,6.2
1916.120 NHD; 30,7.4; 178,7.4
1916.132 Overretten i København; 73,6.6; 208,6.6
1916.229 SøHa; 261,6.6
1916.257 Kristiania; 13,5.2; 29,6.1
1916.393 DHD/SøHa; 83,6.2 ; 14,6.6; 18,6.6
1916.458 SHD; 293,6.2; 296,6.2; 365,6.2
1917.74 NHD; 293,6.2
1917.129 Overretten i København; 73,6.6; 208,6.6
1917.202 Kristiania; 51,5.2; 29,6.1
1917.221 SøHa; 51,7.4; 186,7.4
1917.235 Kristiania; 10,2
1917.268 Overretten i København;

29,7.4; 86,7.4
1917.365 Kristiania; 51,7.4; 6,7.5
1918.206 SøHa; 33,6.6; 190,6.6
1918.319 DHD; 51,5.2
1918.449 Kristiania; 191,6.6; 192,6.6; 208,6.6
1918.556 Overretten i Viborg; 131,6.6; 143,6.6
1919.65 NHD; 27,7.4
1919.88 NHD; 202,6.2; 96,6.6
1919.273 NHD; 174,6.2; 198,6.2; 202,6.2; 276,6.2; 38,6.6; 40,6.6; 178,6.6
1919.321 Kristiania; 198,6.2; 202,6.2; 96,6.6
1919.364 NHD; 18,7.4; 21,7.4; 56,7.4; 13,7.5
1919.393 SøHa; 170,6.6; 171,6.6; 211,6.6
1919.398 SHD; 13,5.2; 64,6.1
1919.481 SøHa; 29,6.4
1919.497 SøHa; 203,6.2; 192,6.6; 193,6.6
1920.1 NHD; 80,6.6
1920.177 SHD; 22,7.4
1920.332 Kristiania; 7,8
1920.365 SøHa; 19,6.6; 171,6.6
1920.385 SHD; 165,6.6
1920.444 Kristiania; 22,6.8
1921.19 NHD; 29,6.1
1921.56 NHD; 27,7.4
1921.117 Kristiania; 36,5.2; 198,6.2
1921.444 SHD; 13,5.2; 61,6.1; 203,6.2; 96,6.6
1921.545 Kristiania; 33,6.2; 199,6.2; 205,6.2; 11,7.3; 29,7.3
1921.596 Bergen; 28,7.4
1922.177 SHD; 120,6.2
1922.186 Kristiania; 61,6.1
1922.193 NHD; 93,5.2
1922.250 SHD; 7,6.2
1922.395 Vestre Landsret; 296,6.2
1922.414 SøHa; 22,7.4; 168,7.4; 178,7.4
1922.454 SHD; 101,6.2; 113,6.2
1923.61 Kristiania; 29,6.4
1923.180 SHD; 261,6.6
1923.193 SøHa; 203,6.2; 205,6.2; 40,6.6
1923.285 SHD; 165,6.6
1923.374 Kristiania; 77,7.5
1923.417 SøHa; 165,6.6
1923.428 Bergen; 24,6.6; 31,6.6; 38,6.6; 165,6.6
1923.561 SøHa; 196,6.6
1923.574 Kristiania; 202,6.2; 185,6.6
1923.589 SHD; 96,6.6
1924.247 DHD; 191,6.6; 195,6.6
1924.251 Østre Landsret; 185,6.2; 38,6.6; 166,6.6
1924.321 NHD; 71,7.4; 186,7.4
1924.449 SøHa; 27,7.3
1924.587 Østre Landsret; 188,6.2
1925.63 Østre Landsret; 96,6.6
1925.131 DHD; 16,7.4; 23,7.4
1925.171 SHD; 10,2
1925.193 SHD; 51,5.2; 33,6.2; 124,6.2; 37,7.2; 29,7.3; 147,7.4
1925.200 Østre Landsret; 12,7.4
1925.342 SHD; 64,6.1
1925.523 NHD; 4,6.1; 6,6.1
1925.536 Oslo; 151,7.4; 154,7.4
1925.552 SHD; 165,6.6
1926.145 Oslo; 165,6.6; 5,6.8
1926.273 DHD; 12,7.4
1926.289 NHD; 56,7.4
1926.497 SøHa; 5,6.8
1927.38 SøHa; 200,6.2; 5,6.8
1927.51 NHD; 5,6.1
1927.241 NHD; 174,6.2; 38,6.6; 192,6.6
1927.296 SHD; 5,6.8
1928.42 SøHa; 28,5.2; 93,5.2; 33,6.6; 38,6.6; 187,6.6; 190,6.6
1928.214 SøHa; 5,6.8
1928.234 Oslo; 71,7.5; 77,7.5
1928.264 Bergen; 201,6.2; 202,6.2; 44,6.7; 46,6.7
1928.291 SHD; 185,6.6
1928.328 NHD; 165,6.6
1928.376 Østre Landsret; 27,5.2; 93,5.2
1928.391 DHD; 196,7.4
1928.417 Bergen; 68,6.6
1928.455 NHD; 61,6.1; 33,6.2; 186,6.2;

198,6.2; 205,6.2; 206,6.2
1928.462 SøHa; 16,6.8
1929.20 DHD; 27,7.4; 152,7.4; 168,7.4
1929.73 SHD; 92,5.2; 59,6.1; 185,6.2; 365,6.2; 68,6.6; 155,6.6
1929.90 SHD; 15,6.6
1929.138 Oslo; 200,6.2; 5,6.8
1929.401 NHD; 293,6.2; 296,6.2; 299,6.2; 301,6.2; 7,7.5
1929.433 SøHa; 199,6.2
1930.180 Oslo overrett; 161,6.6
1930.248 Göta; 196,6.6
1931.37 Oslo; 19,7.4
1931.65 Bergen; 183,6.2; 79,6.6; 80,6.6; 108,7.4
1931.209 Vestre Landsret; 41,6.4; 74,6.4
1931.369 NHD; 184,6.6
1932.185 Vestre Landsret; 188,6.2; 201,6.2
1932.408 SHD; 5,6.8
1932.433 SøHa; 188,6.2
1932.439 SøHa; 199,6.2; 9,8
1933.77 SHD; 22,5.2
1933.131 NHD; 42,5.2
1933.372 SHD; 22,6.8; 9,8
1934.41 SøHa; 32,6.4; 41,6.4; 55,6.4; 74,6.4; 75,6.4
1934.49 Oslo; 61,6.1
1934.52 Oslo; 24,6.6; 161,6.6; 259,6.6
1934.55 Oslo; 16,7.4
1935.100 Oslo overrett; 53,6.1; 39,6.6
1935.180 Oslo overrett; 96,6.6
1935.354 SHD; 26,7.4
1936.134 SøHa; 19,7.4
1936.218 SøHa; 147,7.4; 178,7.4
1936.296 NHD; 112,7.4
1936.337 NHD; 88,6.6; 158,7.4
1936.364 Østre Landsret; 71,7.5
1937.58 DHD; 13,6.6
1937.172 Vestre Landsret; 15,6.6; 171,6.6
1937.257 SøHa; 300,6.2
1938.92 Vestre Landsret; 186,7.4
1938.100 NHD; 29,6.4
1938.188 NHD; 25,6.4; 31,6.4
1938.219 Oslo; 19,7.4
1939.209 SøHa; 19,7.4
1939.257 Vestre Landsret; 51,5.2; 120,6.2; 14,7.6
1939.321 NHD; 22,6.8; 9,8
1940.105 NHD; 26,7.4; 147,7.4; 158,7.4; 198,7.4
1940.129 Bergen; 60,6.1; 63,6.1
1940.152 SHD; 29,7.3
1941.57 Eidsivating; 19,7.4; 59,7.4
1942.81 SøHa; 28,7.4; 186,7.4
1942.273 Norsk skiljedom; 24,5.2
1942.281 SHD; 20,5.2; 60,6.1; 63,6.1
1942.337 Gulating; 28,7.4; 40,7.4; 71,7.4
1942.481 SøHa; 198,6.2
1942.505 SøHa; 71,7.5
1943.33 Eidsivating: 73,7.4; 88,7.4
1943.52 Bergen; 83,6.2; 4,6.5; 13,6.5; 15,6.6; 17,6.6; 38,6.6; 96,6.6; 193,6.6
1943.181 Oslo; 148,7.4; 71,7.5; 77,7.5
1943.193 SøHa; 199,6.2; 7,8; 9,8
1943.449 SøHa; 9,8
1943.474 SøHa; 186,7.4
1943.484 SøHa; 365,6.2
1944.241 Norsk skiljedom; 121,6.2
1944.295 Gulating; 77,7.5
1944.298 DHD; 215,6.6; 34,7.4; 186,7.4
1944.397 SøHa; 23,5.2; 33,6.6
1945.138 SøHa; 196,6.6
1945.165 SøHa; 365,6.2
1945.317 Oslo; 300,6.2
1945.396 SøHa; 33,5.2; 37,5.2; 174,6.2
1946.186 SøHa; 13,7.4
1946.235 SHD; 174,6.2
1946.343 Frostating; 29,7.4; 71,7.4
1947.10 DHD; 13,6.6; 16,6.6
1947.152 SøHa; 88,7.4; 6,7.6
1947.171 SøHa; 16,6.6
1948.293 SHD; 64,6.1; 17,7.4
1948.379 SHD; 9,7.4
1948.447 Bergen; 25,7.4
1948.474 SøHa; 174,6.2; 439,6.2; 33,6.6; 73,6.6; 187,6.6; 209,6.6

1948.481 SøHa; 51,5.2; 188,6.2; 66,6.4; 37,7.2; 24,7.4; 197,7.4
1949.131 Bergen; 292,6.2; 9,7.4
1949.265 SøHa; 9,7.4; 24,7.4
1949.312 Norsk skiljedom; 108,6.2; 113,6.2; 121,6.2; 122,6.2; 40,6.7; 44,6.7
1949.322 Norsk skiljedom; 65,6.2; 79,6.2; 359,6.2; 15,6.6; 98,6.6; 135,6.6; 251,6.6; 265,6.6; 40,6.7; 45,6.7; 46,6.7; 64,6.7; 51,7.4; 6,7.6
1949.466 Eidsivating; 18,6.1; 27,7.4
1949.485 SøHa; 174,6.2; 198,6.2; 203,6.2; 205,6.2; 216,6.6; 218,6.6
1949.505 SøHa; 173,6.2; 197,6.2; 204,6.2; 403,6.2; 19,6.8
1949.540 Oslo; 31,6.1; 439,6.2; 143,6.6
1949.705 Oslo; 5,6.8
1950.45 Bergen; 292,6.2; 300,6.2; 23,7.3; se även 1954.445
1950.192 Norsk skiljedom; 69,5.2; 69,6.2; 173,6.2; 447,6.2; 448,6.2; 449,6.2; 87,6.6; 99,6.6; 116,6.6; 271,6.6
1950.280 Oslo; 61,6.1
1950.398 Norsk skiljedom; 29,6.1
1950.418 Trondheim; 7,6.1
1950.453 FHD; 198,6.2; 25,6.6; 171,6.6
1951.1 NHD; 112,7.4
1951.24 Vestre Landsret; 188,6.2
1951.57 SøHa; 22,7.4; 152,7.4; 168,7.4
1951.176 Bergen; 11,6.2; 110,6.2; 120,6.2; 124,6.2; 174,6.2; 292,6.2; 36,6.9; 31,7.3; 21,7.4; 141,7.4; 147,7.4; 45,7.5; 63,7.5; 6,7.6
1951.191 Norsk skiljedom; 251,6.6
1951.313 Bergen; 57,6.6; 63,6.6; 67,6.6; 96,6.6; 165,6.6
1951.322 Bergen; 300,6.2
1951.443 Oslo; 300,6.2
1951.516 SøHa; 28,5.2; 56,6.7
1951.535 Frostating; 82,7.4
1951.548 Frostating; 29,6.2
1951.589 SHD; 18,6.1; 292,6.2; 178,7.4
1951.652 Oslo; 61,6.1
1951.655 SHD; 23,7.4
1951.660 SHD; 7,6.1; 19,7.3; 54,7.4; 5,8; 7,8
1951.699 Hålogaland; 11,5.2; 39,5.2; 42,5.2; 51,5.2
1952.6 NHD; 1,7.3; 142,7.4; 186,7.4
1952.24 Oslo; 19,7.4; 186,7.4
1952.37 Frostating; 197,6.2; 296,6.2; 299,6.2; 300,6.2; 30,7.3
1952.137 DHD; 165,6.6; 181,6.6; 182,6.6
1952.141 SøHa; 33,5.2; 37,5.2; 40,5.2; 42,5.2
1952.159 SøHa; 12,7.4
1952.176 SøHa; 439,6.2
1952.264 NHD; 13,5.2
1952.286 SøHa; 39,6.2
1952.299 Norsk skiljedom; 4,6.1; 190,6.2; 351,6.2; 14,6.7; 40,6.7
1952.390 Hålogaland; 292,6.2
1952.442 Norsk skiljedom; 29,6.1; 82,6.2; 97,6.7; 100,6.7; 102,6.7
1952.508 Svea; 187,6.2
1953.86 SøHa; 187,6.2
1953.265 Hålogaland; 13,5.2
1953.285 Norsk skiljedom; 56,6.1; 73,6.2; 78,6.2; 81,6.2; 202,6.2; 15,6.6; 17,6.6; 98,6.6; 40,6.7; 102,6.7
1953.299 DHD; 37,6.2; 39,6.2; 109,6.2; 11,7.3
1953.455 Bergen; 9,7.4
1953.499 FHD; 37,7.2; 9,7.4
1953.504 Vestre Landsret; 178,7.4
1953.644 Svea; 361,6.2; 31,7.3
1953.652 Svea; 221,6.6
1953.667 Stockholm; 367,6.2; 38,6.6; 51,6.6
1953.695 Dansk skiljedom; 15,6.1
1954.56 NHD; 62,6.4
1954.235 Bergen; 292,6.2; 33,6.7; 100,6.7; 2,6.8
1954.303 Norsk skiljedom; 82,6.2; 173,6.2; 301,6.2; 351,6.2; 41,6.6; 176,6.6; 241,6.6; 18,6.9; 77,7.5
1954.377 Tønsberg; 17,7.4; 27,7.4; 29,7.4; 40,7.4; 154,7.4; 176,7.4

1954.396 SøHa; 70,5.2
1954.412 Bergen; 181,6.6
1954.428 SøHa; 198,6.2; 205,6.2
1954.445 NHD/ Gulating; 292,6.2; 300,6.2; 15,6.6; 41,6.6; 73,6.6; 145,6.6; 23,7.3; 21,7.4; 168,7.4; 178,7.4
1954.501 Stockholm; 20,7.4
1954.558 Svea; 13,7.5
1954.736 Gulating; 300,6.2
1954.749 SHD; 7,6.1; 8,6.1; 31,6.1; 31,6.1
1955.24 Oslo; 293,6.2; 24,7.3; 19,7.4
1955.100 SøHa; 2,7.4
1955.338 SøHa; 57,6.6; 212,6.6
1955.544 FHD; 12,5.2
1955.549 Svea; 6,7.4; 20,7.4; 34,7.4
1956.61 Oslo; 367,6.2
1956.80 DHD; 2,7.4
1956.107 NHD; 13,5.2; 5,7.4; 18,7.4; 98,7.4
1956.175 SHD; 18,7.4; 21,7.4; 13,7.5
1956.369 Oslo; 181,6.6
1957.1 DHD; 189,6.2
1957.5 DHD/skiljedom; 80,6.7; 85,6.7; 84,7.5
1957.30 NHD; 20,7.4; 34,7.4
1957.61 NHD; 292,6.2; 224,6.6; 233,6.6
1957.141 Oslo; 11,7.3; 30,7.4
1957.166 SøHa; 112,7.4
1957.232 NHD; 2,7.4
1957.282 SøHa; 17,7.4
1957.296 Norsk skiljedom; 438,6.2; 46,7.5; 70,7.5
1957.366 Agder/ Sandefjord; 3,6.1
1957.374 Sandefjord; 13,7.3
1957.385 Stockholm; 13,5.2; 18,5.2
1957.409 Eidsivating; 69,5.2
1958.8 Norsk skiljedom; 65,6.2; 70,6.2; 80,6.2; 298,6.2; 447,6.2; 15,6.6; 28,6.6; 111,6.6; 145,6.6; 40,6.7; 46,6.7; 57,6.7; 60,6.7; 102,6.7
1958.39 NHD; 121,6.2
1958.141 Eidsivating; 366,6.2; 11,7.3; 30,7.4
1958.173 SøHa; 51,7.4; 71,7.4; 88,7.4
1958.259 DHD; 93,5.2; 205,6.2
1959.15 Gulating; 82,6.1
1959.64 Bergen; 36,5.2; 367,6.2; 6,6.7; 40,6.7
1959.78 Oslo; 13,5.2
1959.98 Bergen; 21,7.4; 71,7.4
1959.150 SøHa; 22,6.8; 9,8
1959.158 Helsingfors hovrätt; 49,7.2
1959.230 Norsk skiljedom; 64,6.1
1959.242 Norsk skiljedom; 33,6.1; 79,7.5
1959.264 SHD; 49,7.2
1960.148 Svensk skiljedom; 11,6.2; 81,6.2; 174,6.2; 362,6.2; 40,6.7; 46,6.7; 85,6.7; 77,7.5
1960.175 Svea; 158,7.4
1960.353 Svensk skiljedom; 212,6.6; 223,6.6; 233,6.6; 116,7.4
1960.535 Norsk skiljedom; 18,6.1; 50,6.4; 60,6.4
1961.66 SøHa; 198,6.2; 15,6.6; 191,6.6
1961.127 Norsk skiljedom; 4,6.1; 18,6.1; 288,6.2; 292,6.2; 55,7.5
1961.141 Norsk skiljedom; 28,5.2; 36,5.2; 40,5.2; 52,5.2; 92,5.2; 174,6.2; 275,6.2
1961.233 Norsk skiljedom; 29,5.2; 78,5.2
1961.282 SHD; 9,7.4
1961.325 NHD; 293,6.2; 297,6.2
1961.589 SHD; 11,7.4
1962.22 Oslo; 11,5.2
1962.68 Norsk skiljedom; 292,6.2; 302,6.2; 32,6.7; 85,6.7; 43,7.2; 46,7.3; 84,7.5
1962.118 Norsk skiljedom; 60,6.4
1962.143 Norsk skiljedom; 33,6.1
1962.311 SHD; 34,7.4; 154,7.4; 161,7.4
1962.346 SøHa; 439,6.2
1963.27 DHD; 93,5.2; 111,6.2; 184,6.2; 54,7.3; 15,7.6
1963.55 Frostating; 28,7.4
1963.71 Oslo; 157,6.6; 9,7.4; 25,7.2; 158,7.4
1963.91 Frostating; 439,6.2

1963.108 DHD; 20,7.4; 34,7.4
1964.61 FHD; 56,6.1; 62,6.1; 181,6.6
1964.119 FHD; 205,6.2
1964.123 Eidsivating; 5,6.1
1964.222 Svea; 158,7.4
1965.263 FHD; 184,6.2; 54,7.3
1966.45 SøHa; 267,6.2; 14,7.4
1966.77 NHD; 1,4.4
1966.170 SøHa; 15,7.4; 17,7.4
1966.182 Kristiansand; 147,7.4
1966.256 Oslo; 9,7.4; 198,7.4
1966.314 FHD; 2,7.4; 16,7.4
1966.316 FHD; 16,7.4
1967.24 NHD; 212,6.6
1967.33 Oslo; 184,6.2
1967.261 Oslo; 17,7.4
1967.325 Västra Sverige; 120,6.2
1967.335 Svensk skiljedom; 297,6.2
1967.347 Svensk skiljedom; 458,6.2; 13,7.4
1968.35 SøHa; 173,6.2; 189,6.2; 38,6.6; 89,6.6; 178,6.6; 187,6.6
1969.90 Kragerø; 37,6.1; 82,6.1
1969.236 Gulating; 33,6.1
1970.418 Norsk skiljedom; 47,6.4
1970.432 Dansk skiljedom; 29,6.1; 351,6.2; 388,6.2
1971.46 Hålogaland; 39,6.2; 31,7.2; 37,7.2; 31,7.3; 51,7.4; 116,7.4; 147,7.4; 27,7.5
1971.78 SHD; 33,6.1; 37,6.1
1972.11 Oslo; 9,7.4; 24,7.4
1972.206 Oslo; 13,7.4
1972.413 Bergen; 293,6.2
1973.15 Eidsivating; 15,7.4
1973.265 Göteborg; 13,5.2
1973.323 Norsk skiljedom; 6,6.1; 18,6.1
1973.450 NHD; 29,7.4; 65,7.4; 154,7.4
1974.186 Norsk skiljedom; 18,6.1; 29,6.1
1974.229 SøHa; 293,6.2
1974.241 SøHa; 8,6.1; 302,6.2
1974.261 Bergen; 12,7.4
1974.289 Göteborg; 49,7.2
1974.444 Oslo; 184,6.2
1975.1 Norsk skiljedom; 174,6.2; 405,6.2; 61,6.4; 66,6.4; 74,6.4; 51,7.4; 69,7.4; 45,7.5
1975.42 SHD; 11,7.4
1975.85 NHD; 2,7.3; 21,7.4; 29,7.4; 34,7.4; 56,7.4; 65,7.4; 69,7.4; 88,7.4; 154,7.4; 13,7.5
1975.211 Norsk skiljedom; 173,6.2; 297,6.2; 2,6.8; 37,7.2; 112,7.4
1976.105 SøHa; 15,6.1
1976.119 Oslo; 293,6.2
1976.206 Oslo; 40,7.4
1976.364 NHD; 34,7.4; 39,7.4; 57,7.4
1977.151 Oslo; 13,5.2
1977.182 SøHa; 293,6.2
1977.236 Svensk skiljedom; 6,3; 33,5.2; 93,5.2; 55,6.1; 33,6.2; 108,6.2; 113,6.2; 174,6.2; 41,6.4; 2,6.8; 5,7.6
1977.249 Overskibssynet i Danmark; 58,7.2; 160,7.4
1978.96 Norsk skiljedom; 292,6.2; 300,6.2
1978.113 Norsk skiljedom; 56,6.1, 12,6.2; 174,6.2; 189,6.2; 197,6.2; 201,6.2; 19,6.8
1979.33 Hålogaland; 7,6.1; 82,6.1; 120,7.4; 77,7.5
1979.93 SøHa; 51,7.4; 71,7.4; 88,7.4
1979.140 Västra Sverige; 24,5.2
1979.147 Østre Landsret; 90,5.2
1979.210 Norsk skiljedom; 54,6.1; 73,6.6; 135,6.6; 157,7.4
1979.231 Norsk skiljedom; 6,6.1; 8,6.1; 302,6.2; 15,7.3
1979.263 Göteborg; 112,7.4
1979.354 Norsk skiljedom; 13,4.3; 90, 5.2
1979.364 Norsk skiljedom; 292,6.2
1979.383 FHD; 267,6.2; 10,7.4
1980.269 Oslo; 13,5.2; 92,5.2; 20,6.1; 120,6.2; 415,6.2; 424,6.2; 112,7.4
1981.204 Hålogaland; 28,5.2; 34,5.2; 92,5.2; 19,6.2; 120,6.2; 51,7.4; 112,7.4; 4,7.6

1982.30 FHD; 49,7.2
1982.86 Vestre Landsret; 11,5.2; 33,5.2; 42,5.2; 76,5.2; 61,6.2
1982.127 FHD; 49,7.2
1982.167 Eidsivating; 20,6.1; 187,6.6
1982.246 Gulating; 121,6.2
1983.1 SHD; 31,6.1
1983.41 Dispaschören i Göteborg; 35,6.1
1983.105 Västra Sverige; 23,5.2; 61,6.1; 79,6.1
1983.309 Norsk skiljedom; 6,6.1; 8,6.1; 32,6.1; 114,6.7
1983.328 Norsk skiljedom; 108,6.2
1983.340 Norsk skiljedom; 13,4.3; 30,5.2; 36,5.2; 40,5.2
1983.347 Norsk skiljedom; 121,6.2; 6,7.5
1984.190 Kristiansand; 20,6.1; 288,6.2
1985.234 Norsk skiljedom; 20,6.1; 23,6.1; 25,6.1

Opublicerade avgöranden

Helsingfors hovrätt V 1978/553, 7.11.1979; 5,6.8; 6,7.6
Helsingfors hovrätt V 1978/188, 18.11.1981; 400,6.2; 7,8
Norsk skiljedom 4.3.1982 "Lunde Junior"; 34,5.2; 443,6.2
Finsk skiljedom 1984 Enso-Gutzeit Oy/ Rederiaktiebolaget Sally; 113,6.2; 299,6.2; 415,6.2; 137,6.6; 5,7.6

ENGELSKA AVGÖRANDEN

I alfabetisk ordning. Engelska avgöranden kan ha publicerats i olika serier. Nedan har hänvisats till den serie från vilken avgörandet har studerats. I förteckningen ingår även andra än engelska avgöranden om de har publicerats i en engelsk serie.

E.B. Aaby's Rederi A/S v. Union of India (The "Evje" (No. 2)) /1977/ 1 Lloyd's Rep. 351 CA; 78,6.6; 157,6.6; 32,7.4; 43,7.4; 90,7.4; 158,7.4

A/B Helsingfors Steamship Co., Ltd. v. Rederiaktiebolaget Rex (The "White Rose") /1969/ 2 Lloyd's Rep. 52 QB; 75,7.5

A/B Karlshamns Oljefabriker v. Monarch Steamship Co., Ltd. (1949) 82 Ll.L.Rep. 137 HL; 216,6.2; 27,7.3; 56,7.4

A.B. Maritrans v. Comet Shipping Co. Ltd. (The "Shinjitsu Maru No. 5") /1985/ 1 Lloyd's Rep. 568 QB; 227,6.6; 229,6.6; 235,6.6

Actis Co. Ltd. v. Sanko Steamship Co. Ltd. (The "Aquacharm") /1982/ 1 Lloyd's Rep. 7 CA; 65,6.6; 174,6.6; 4,6.8; 103,7.4; 9,7.6

Adam v. Newbigging (1886) 13 App.Cas. 308; 28,4.7

Adelaide S.S. Co., Ltd. v. R. (1923) 17 Ll.L.Rep. 229 KB; 43,6.1

Aello, se Agrimpex Hungarian

Afovos, se Afovos Shipping

Afovos Shipping Co. S.A. v. R. Pagnan (The "Afovos") /1980/ 2 Lloyd's Rep. 469 QB; 49,6.1

Agios Giorgis, se Steelwood Carriers

Agip S.p.A. v. Navigazione Alta Italia S.p.A. (The "Nai Genova" and The "Nai Superba") /1983/ 2 Lloyd's Rep. 333 QB och /1984/ 1 Lloyd's Rep. 353 CA; 72,6.1

Agro Co. Ltd. v. Parnassos Shipping Corp. (The "Marylisa") /1982/ 2 Lloyd's Rep. 290 QB; 146,6.6; 149,6.6; 152,6.6; 213,6.6; 2,6.8

Akties. Nord-Osterso Rederiet v. E.A. Casper, Edgar & Co., Ltd. (1923) 14 Ll.L.Rep. 142,203 HL; 131,6.2; 68,6.4

Akties. Steam v. Arcos, Ltd. (1933) 47 Ll.L.Rep. 159 CA; 199,6.6; 201,6.6

Aktieselskabet Eriksen & Andersen's Rederi v. Foy, Morgan & Co. (1926) 25 Ll.L.Rep. 442 KB; 27,7.3

Aktieselskabet Reidar v. Arcos, Ltd. (1926) 25 Ll.L.Rep. 513 CA; 132,6.6

Aktieselskapet Skagerak v. Saremine Societe Anonyme (1939) 64 Ll.L.Rep. 153 KB; 190,7.4

Al Bida, Se Arab Maritime

Alaskan Trader, se Clea Shipping

Alexandros P., se Alexandros Shipping

Alexandros Shipping Co. v. MSC Mediterranean Shipping Co. S.A. (The "Alexandros P.") /1986/ 1 Lloyd's Rep. 421 QB; 229,6.6

Alfred Trigon, se Piccinini

Aliakmon Maritime Corp. v. Trans Ocean Continental Shipping Ltd. (The "Aliakmon Progress") /1978/ 2 Lloyd's Rep. 499 CA; 374,6.2

Aliakmon Progress, se Aliakmon Maritime

Amstelmolen, se N.V. Reederij

G. &. N. Angelakis Shipping Co. v. Compagnie National Algerienne de Navigation (The "Attika Hope") /1988/ 1 Lloyd's Rep. 439 QB; 387,6.2

Angfartygs A/B Halfdan v. Price & Pierce, Ltd. (1939) 64 Ll.L.Rep. 290 CA; 198,6.6

W. Angliss & Co (Australia) Proprietary, Ltd. v. P & O Steam Navigation Co. (1927) 28 Ll.L.Rep. 139, 202 KB; 40,7.4; 93,7.4

Anglo-Continental Holidays, Ltd. v. Typaldos Lines (London), Ltd. /1967/ 2 Lloyd's Rep. 61 CA; 222,6.2

Anglo-Saxon Petroleum Co., Ltd. v. Adamastos Shipping Co., Ltd. /1958/ 1 Lloyd's Rep. 73 HL; 49,6.1; 68,6.1; 40,7.2; 32,7.3; 51,7.5

Apollo, se Sidermar S.p.A.

Apollonius, se Cosmos Bulk

Aquacharm, se Actis Co.

Arab Maritime Petroleum Transport Co. v. Luxor Trading Corp. (The "Al Bida") /1986/ 1 Lloyd's Rep. 142 QB, /1987/ 1 Lloyd's Rep. 124 CA; 42,6.1; 247,6.2; 42,6.7; 43,6.7; 47,6.7; 60,6.7; 69,6.7; 89,6.7; 98,6.7; 100,6.7; 105,6.7; 114,6.7

The Ardennes (1950) 84 Ll.L.Rep. 340 KB; 56,5.2; 68,6.1

Argonaut, se MSC Mediterranean

Argonaut Navigation Co., Ltd. v. Minister of Food (1949) 82 Ll.L.Rep. 223 CA; 65,6.6; 73,6.6; 189,6.6

Arianna, se Athenian Tankers

Aries, se Aries Tanker

Aries Tanker Corp. v. Total Transport Ltd. (The "Aries") /1977/ 1 Lloyd's Rep. 334 HL; 378,6.2; 382,6.2

"Arild", Owners of v. Societe Anonyme De Navigation Hovrani (1923) 15 Ll.L.Rep. 50 KB; 97,6.7

Armour & Co. v. Compania Argentina de Navegacion Dodero /1958/ 2 Lloyd's Rep. 49 U.S. SDNY; 71,7.4

A/S D/S Heimdal v. Questier & Co., Ltd. (1949) 82 Ll.L.Rep. 452 KB; 222,6.2; 232,6.2; 251,6.2; 15,6.6; 44,6.6; 60,6.6; 68,6.6; 75,6.6; 175,6.6

Associated Bulk Carriers Ltd. v. Shell International Petroleum Co. Ltd. (The "Nordic Navigator") /1984/ 2 Lloyd's Rep. 182 QB; 98,7.4; 53,7.5

Associated Portland Cement Manufacturers Ltd. v. Teigland Shipping A/S (The "Oakworth") /1975/ 1 Lloyd's Rep. 581 CA; 209,6.2

The Assunzione /1956/ 2 Lloyd's Rep. 468 Adm; 4,7.4; 31,7.4; 40,7.4; 89,7.4; 169,7.4

Asty Maritime Co. Ltd. v. Rocco Giuseppe & Figli, S.n.c. (The "Astyanax") /1984/ 2 Lloyd's Rep. 459 QB och /1985/ 2 Lloyd's Rep. 109 CA; 11,5.2; 16,5.2; 49,6.1

Astyanax, se Asty Maritime

Athenian Tankers Management S.A. v. Pyrena Shipping Inc. (The "Arianna") /1987/ 2 Lloyd's Rep. 376 QB; 48,6.2; 1,7.3; 67,7.4; 13,7.6

Atlantic Duchess, se Atlantic Oil Carriers

Atlantic Lines & Navigation Co. Inc. v. Hallam Ltd. (The "Lucy") /1983/ 1 Lloyd's Rep. 188 QB; 26,4.7

Atlantic Lines & Navigation Co. Inc. v. The Ship "Didymi" and Didymi Corp. (The "Didymi") /1988/ 1 Lloyd's Rep. 97 Can.Ct.; 369,6.2

Atlantic Oil Carriers, Ltd. v. British Petroleum Co., Ltd. (The "Atlantic Duchess") /1957/ 2 Lloyd's Rep. 55 QB; 181,6.6

Atlantic Shipping and Trading Co., Ltd. v. Louis Dreyfus & Co. (1922) 27 Com.Cas. 311 HL; 321,6.2

Attica Sea Carriers Corp. v. Ferrostaal Poseidon Bulk Reederei GmbH (The "Puerto Buitrago") /1976/ 1 Lloyd's Rep. 250 CA; 81,7.5

Attika Hope, se G. & N. Angelakis Shipping

The Australia Star (1940) 67 Ll.L.Rep. 110 Adm; 4,7.4; 28,7.4; 40,7.4; 03,7.4

Badagry, se Terkol Rederierne

Balkans and Near East Shipping Agency v. United Shipping Agencies, Ltd. (1935) 53 Ll.L.Rep. 180 KB; 81,6.6; 84,6.6; 121,6.6

Bannerman v. White (1861) 142 Engl. Rep. (R) 685; 5,4.7; 15,4.7

Barker v. Windle (1856) 119 Engl. Rep. (R) 1015; 1,6.5; 13,6.5

Barnard v. Fabre /1893/ 1 Q.B. 340; 15,4.7

Barranduna, se Scancarriers

Bedford Steamship Co., Ltd. v. Navico A.G. (The "Ionian Skipper") /1977/ 2 Lloyd's Rep. 273 QB; 378,6.2

Bela Krajina, se Spolsna Plovba

Belcore Maritime Corp. v. F.lli Moretti Cereali S.p.A. (The "Mastro Georgis") /1983/ 2 Lloyd's Rep. 66 QB; 43,6.1; 103,7.4; 9,7.6

Bentsen v. Taylor /1893/ 2 Q.B. 274; 12,5.1; 45,6.2; 137,6.2

Berry v. W.H. & J. Rogers (Aviation) Ltd. /1965/ 2 Lloyd's Rep. 393 QB; 27,4.7

B.L. Shipping Co., Inc. v. Pilot Trading Co., Ltd. (1929) 34 Ll.L.Rep. 35 CA; 73,6.6

Black Sea & Danube Shipping & Trading Co., Ltd. v. Goeland Transport & Trading Co., Ltd. (1942) 74 Ll.L.Rep. 192 KB; 81,7.5

Bowers v. Grove (1938) 60 Ll.L.Rep. 172 KB; 54,5.2

Brabant, se Gesellschaft Burgerlichen

Bradley & Sons, Ltd. v. Federal Steam Navigation Co. (1926) 24 Ll.L.Rep. 446 CA, (1927) 27 Ll.L.Rep. 221,395 HL; 63,7.4

Brede, se Henriksens Rederi

Bridgestone Maru, se Navigas International

The British Oil & Cake Mills, Ltd. v. Compania Petrolifera Hispano Americana (1927) 28 Ll.L.Rep. 50 KB; 44,6.2; 50,6.2; 5,7.3; 38,7.3; 96,7.4

Brys & Gylsen, Ltd. v. J. & J. Drysdale & Co. (1920) 4 Ll.L.Rep. 24 KB; 226,6.6; 235,6.6

Buena Trader, se Compania de Navegacion Pohing

Bunge v. Tradax /1981/ 2 Lloyd's Rep. 1 HL; 132,6.2

Burnard & Alger, Ltd. v. Player & Co. (1928)31 Ll.L.Rep. 281 KB; 15,7.4; 29,7.4

Cammell Laird & Co., Ltd. v. Manganese Bronze & Brass Co., Ltd. (1934) 48 Ll.L.Rep. 209 HL; 8,4.7

Canada Rice Mills, Ltd. v. Union Marine and General Insurance Co., Ltd. (1940) 67 Ll.L.Rep. 549 PC; 40,7.4

Canadian Co-Operative Wheat Producers, Ltd. v. Paterson Steamship, Ltd. (1934) 49 Ll.L.Rep. 421 PC; 26,7.4; 56,7.4; 71,7.4; 147,7.4

Canadian Pacific (Bermuda) Ltd. v. Canadian Transport Co., Ltd. (The "H.R. MacMillan") /1973/ 1 Lloyd's Rep. 27 QB; 74,6.2; 23,6.8; 47,7.3

Care Shipping Corp. v. Latin American Shipping Corp. (The "Cebu") /1983/ 1 Lloyd's Rep. 302 QB; 379,6.2; 385,6.2; 387,6.2

Cargo Ships "El-Yam", Ltd. v. Invoer-en-Transport Ondernemming "Invotra" N.V. /1958/ 1 Lloyd's Rep. 39 QB; 65,6.1; 133,6.2; 106,6.6; 146,6.6

Carlton S.S. Co., Ltd. v. Castle Mail Packets Co., Ltd. (1897) 2 Com.Cas. 173 QB; 78,6.6; 168,6.6

Carnegie v. Connor and Co. (1889) 6 Asp.M.C. 447 QB; 44,6.6

Carribbean Sea, se Prudent Tankers

Cebu, se Care Shipping

Cehave N.V. v. Bremer Handelsgesellschaft m.b.H. (The "Hansa Nord") /1975/ 2 Lloyd's Rep. 445 CA; 125,6.2

Chandris v. Louis Dreyfus & Co. (1934) 50 Ll.L.Rep. 141 KB; 72,6.1; 38,6.6; 174,6.6

Charalambos N. Pateras, se Nippon Yusen Kaisha

Cheikh Boutros Selim El-Khoury v. Ceylon Shipping Lines, Ltd. (The "Madeleine") /1967/ 2 Lloyd's Rep. 224 QB; 50,6.2; 40,7.2; 32,7.3; 34,7.3

Chellew Navigation Co., Ltd. v. A.R. Appelqvist Kolimport, A.G. (1933) 45 Ll.L.Rep. 190 KB; 16,6.5; 117,7.4; 78,7.5

Oscar Chess Ltd. v. Williams /1957/ 1 All.E.R. 325; 14,4.7

Chilean Nitrate Sale Corp. v. Marine Transportation Co., Ltd. (The "Hermosa") /1982/ 1 Lloyd's Rep. 570 CA; 10,5.1; 54,6.2; 132,6.2

China National Foreign Trade Transportation Corp. v. Eulogia Shipping Co. S.A. (The "Mihalios Xilas") /1979/ 2 Lloyd's Rep. 303 HL; 462,6.2

The "Christel Vinnen" (1924) 19 Ll.L.Rep. 204, 272 CA; 330,6.2; 33,7.4; 56,7.4

Christie & Vesey, Ltd. v. Maatschappij Tot Exploitatie, Helvetia N.V. /1960/ 1 Lloyd's Rep. 540 QB; 324,6.2; 331,6.2

Chrysovalandou Dyo, se Santiren Shipping

C.H.Z. "Rolimpex" v. Eftavrysses Compania Naviera S.A. (The "Panaghia Tinnou") /1986/ 2 Lloyd's Rep. 586 QB; 226,6.6; 185,7.4

Cia. Argentina de Pesca v. Eagle Oil & Shipping Co., Ltd. (1940) 65 Ll.L.Rep. 168 KB; 22,6.8

Ciechocinek, se Ismail

Clea Shipping Corp. v. Bulk Oil International Ltd. (The "Alaskan Trader") (No. 2) /1983/ 2 Lloyd's Rep. 645 QB; 209,6.2

Cleobulos Shipping Co. Ltd. v. Intertanker Ltd. (The "Cleon") /1983/ 1 Lloyd's Rep. 586 CA; 380,6.2

Cleon, se Cleobulos Shipping

Colonial Bank v. European Grain & Shipping, Ltd. (The "Dominique") /1988/ 1 Lloyd's Rep. 215 CA; 379,6.2

Compagnie Algerienne de Meunerie v. Katana Societa Di Navigazione Marittima S.P.A. (The "Nizeti") /1960/ 1 Lloyd's Rep. 132 CA; 12,4.7; 47,7.3; 4,7.5; 33,7.5; 9,7.6

Compagnie Francaise des Chemins de Fer Paris-Orleans v. Leeston Shipping Co., Ltd. (1919) 1 Ll.L.Rep. 235 KB; 12,5.1

Compagnie General Maritime v. Diakan Spirit S.A. (The "Ymnos") /1982/ 2 Lloyd's Rep. 574 QB; 135,6.2; 267,6.2; 47,6.7

Compania Cantabrica de Navegacion v. Anglo-American Oil Co. (1923) 16 Ll.L.Rep. 235 KB; 55,6.2; 6,7.3; 52,7.4; 88,7.4

Compania de Navegacion Pohing S.A. v. Sea Tanker Shipping (Pte) Ltd. (The "Buena Trader") /1978/ 2 Lloyd's Rep. 325 CA; 61,6.4

Compania de Naviera Nedelka v. Tradax Internacional (The "Tres Flores") /1973/ 2 Lloyd's rep. 247 CA; 50,6.2; 37,7.3

Compania Sud Americana de Vapores v. Shipmair B.V. (The "Teno") /1977/ 2 Lloyd's Rep. 289 QB; 371,6.2; 375,6.2

Comptoir Commercial Anversoir v. Power /1920/ 1 K.B. 868; 12,4.7

Concordia Fjord, se D/S A/S Idaho

Coombe, Marshall & Co. v. Price & Pierce (1921) 7 Ll.L.Rep. 198 KB; 70,6.1; 197,6.6

Cosmos Bulk Transport Inc. v. China National Foreign Trade Transportation (The "Apollonius") /1978/ 1 Lloyd's Rep. 53 QB; 258,6.2; 272,6.2; 327,6.2; 77,6.4; 272,6.6; 33,6.7; 37,6.7; 78,6.7; 89,6.7

Court Line, Ltd. v. Canadian Transport Co., Ltd. (1940) 67 LL.L.Rep. 161 HL; 34,6.4; 226,6.6; 229,6.6; 235,6.6; 236,6.6

Court Line, Ltd. v. Dant & Russell, Inc. (1939) 64 Ll.L.Rep. 212 KB; 103,7.4

Cranfield Bros., Ltd. v. Tatem Steam Navigation Co., Ltd. (1939) 64 Ll.L.Rep. 264 KB; 178,7.4

Cuthbert v. Cummings (1855) 156 Engl. Rep. (R) 889 Exch. Ct; 198,6.6

Cyprus Palestine Plantations Co. v. Olivier & Co. (1945) 78 Ll.L.Rep. 87 PC; 6,6.7

Czarnikow, Ltd. v. Koufos /1967/ 2 Lloyd's Rep. 457 HL; 222,6.2

Darling v. Raeburn (1907) 10 Asp.M.C. 429 CA; 78,6.6

Davis & Co (Wines) Ltd. v. Afa-Minerva (EMI) Ltd. /1974/ 2 Lloyd's Rep. 27 QB; 8,4.7

Dawson v. Yeoward /1961/ 1 Lloyd's Rep. 431 CA; 54,5.2

De Lassalle v. Guildford /1901/ 2 K.B. 215 CA; 21,4.7

Delian Spirit, se Shipping Developments

Democritos, se Marbienes Compania

Derby, se Alfred C. Toepfer

Diana Prosperity, se Reardon Smith

Didymi, se Atlantic Lines v. The Ship

Didymi Corp. v. Atlantic Lines and Navigation Co. Inc. /1988/ 2 Lloyd's Rep 108 CA, /1987/2 Lloyd's Rep. 166 QB; 230,6.2; 241,6.2; 32,6.7; 66,6.7; 70,6.7; 95,6.7; 111,6.7

Dominator, se Louis Dreyfus & Cie.

Dominique, se Colonial Shipping

H.P. Drewry SARL v. Aristoteles S. Onassis (1942) 72 Ll.L.Rep. 29 KB; 223,6.2

Louis Dreyfus & Cie. v. Parnaso Cia. Naviera, S.A. (The "Dominator") /1959/ 1 Lloyd's Rep. 125 QB, /1960/ 1 Lloyd's Rep. 117 CA; 328,6.2; 329,6.2; 104,6.6; 168,6.6; 174,6.6

Louis Dreyfus & Co. v. Lauro (1938) 60 Ll.L.Rep. 120 KB; 44,6.2; 221,6.2; 224,6.2; 235,6.2; 250,6.2

D/S/ A/S Idaho v. Colossus Maritime S.A. (The "Concordia Fjord") /1984/ 1 Lloyd's Rep. 385 QB; 79,7.5

Eastern City, se Leeds Shipping

Efploia Shipping Corp. Ltd. v. Canadian Transport Co., Ltd. (The "Pantanassa") 2 Lloyd's Rep. 449 QB; 101,6.6; 44,6.7; 107,6.7; 2,6.8

Eisenerz G.m.b.H. v. Federal Commerce & Navigation Co., Ltd. (The "Oak Hill") /1970/ 2 Lloyd's Rep. 332 Can. Ct; 157,6.6; 83,7.4; 158,7.4

Elena, se Elena Shipping

Elena D'Amico, se Koch Marine

Elena Shipping Ltd. v. Aidenfield Ltd. (The "Elena") /1986/ 1 Lloyd's Rep. 425 QB; 378,6.2; 380,6.2

Empresa Cubana de Fletes v. Lagonisi Shipping Co., Ltd. /1971/ 1 Lloyd's Rep. 7 CA; 209,6.2

Eptonisos S.S. Co., Ltd. v. Ministry of Supply (1941) 69 Ll.L.Rep. 43 KB; 234,6.2; 56,6.6; 145,6.6

The Erik Boye (1929) 34 Ll.L.Rep. 442 Adm; 38,7.4; 87,7.4

Esso Petroleum Co. Ltd. v. Mardon /1976/ 2 Lloyd's Rep. 305 CA; 21,4.7; 28,4.7

Etablissements Georges et Paul Levy v. Adderley Navigation Co. (The "Olympic Pride") /1980/ 2 Lloyd's Rep. 67 QB; 71,6.1

European Shipping Co., Ltd. v. Anglo Russian Grumond Co., Ltd. (1928) 30 Ll.L.Rep. 337 KB; 255,6.2

J. Evans & Sons (Portsmouth), Ltd. v. Andrea Merzario Ltd. /1976/ 2 Lloyd's Rep. 165 CA; 14,4.7; 21,4.7; 23,4.7; 56,5.2; 67,6.1

Evanthia M, se Petroleo Brasileiro

Evia (No. 2), se Kodros Shipping

Evje (No. 2), se E.B. Aaby's Rederi

Farrandoc, se Robin Hood

Federal Commerce and Navigation Ltd. v. Molena Alpha Inc. (The "Nanfri" "Benfri" and "Lorfri") /1978/ 2 Lloyd's Rep. 132 CA; 369,6.2; 371,6.2; 384,6.2; 387,6.2

Federazione Italiana de Consorzi Agrari v. Federal Commerce & Navigation Co., Ltd. (1949) 82 Ll.L.Rep. 717 KB; 72,6.1

Ferruzzi France S.A. v. Oceania Maritime Inc. (The "Palmea") /1988/ 2 Lloyd's Rep. 261 QB; 267,6.2; 30,7.3; 37,7.5; 40,7.5

Fisons Fertilizers Ltd. v. Thomas Watson (Shipping) Ltd. /1971/ 1 Lloyd's Rep. 141 M & C.L.Ct; 10,7.4

French and Sons v. Newgass and Co. (1878) 3 Asp.M.C. 574; 126,6.2; 44,6.4; 54,6.4; 62,6.4; 76,6.4; 78,6.4

The French Marine v. Compagnie Napolitaine D'Eclairage (1921) 8 Ll.L.Rep. 345 HL; 370,6.2

Gesellschaft Burgerlichen Rechts v. Stockholms Rederiaktiebolag Svea (The "Brabant") /1965/ 2 Lloyd's Rep.546 QB; 43,6.1; 267,6.2; 323,6.2; 118,7.4; 136,7.4

Giancarlo Zeta, se Northern Sales

The Glenfruin (1885) 5 Asp.M.C. 413 Adm; 321,6.2

Goldberg, Ltd. v. Bjornstad & Braekhus (1921) 8 Ll.L.Rep. 7 CA; 254,6.2

Charles Goodfellow Lumber Sales Ltd. v. Verreault, Hovington Inc. /1970/ 1 Lloyd's Rep. 185 Can SC; 31,7.4; 40,7.4

Government of Ceylon v. Chandris /1965/ 2 Lloyd's Rep. 204 QB; 185,7.4

Greenwich Marine Inc. v. Federal Commerce & Navigation Co. Ltd. (The "Mavro Vetranic") /1985/ 1 Lloyd's Rep. 580 QB; 50,6.2; 130,6.2; 132,6.2; 234,6.2; 250,6.2

Gundulic, se Itoh

Hadley v. Baxendale (1854) 156 Engl. Rep. (R) 145 Exch.Ct; 217,6.2; 222,6.2

Hain Steamship Co., Ltd. v. Minister of Food (1949) 82 Ll.L.Rep. 386 CA; 234,6.2

Halcyon Steamship Co., Ltd. v. Continental Grain Co. (1943) 75 Ll.L.Rep. 80 CA; 351,6.2

Hamlyn v. Wood /1891/ 2 Q.B. 488 CA; 12,4.7

Hang Fung Shipping & Trading Co., Ltd. v. Mullion & Co., Ltd. /1966/ 1 Lloyd's Rep. 511 QB; 9,7.6; 8,8

Hansa Nord, se Cehave

Harbutt's Plasticine Ltd. v. Wayne Tank & Pump Co., Ltd. /1970/ 1 Lloyd's Rep. 15 CA; 311,6.2; 313,6.2

Harlow & Jones Ltd. v. P.J. Walker Shipping & Transport Ltd. /1986/ 2 Lloyd's Rep. 141 QB; 192,7.4; 194,7.4

Harrison v. Board of Trade (1949) 82 Ll.L.Rep. 730 KB; 234,6.2; 106,6.6; 174,6.6

Harrison v. Knowles (1918) 14 Asp.M.C. 249 CA; 81,5.2

Hassan v. Runciman (1904) 10 Asp.M.C. 31 KB; 55,5.2

S.S. Heathfield Co., Ltd. v. Rodenacher (1896) 2 Com.Cas. 55 CA; 168,6.6; 262,6.6

Hedley Byrne & Co., Ltd. v. Heller & Partners, Ltd. /1964/ A.C. 465 HL; 24,4.7

Heilbut, Symons & Co. v. Buckleton /1913/ A.C. 30 HL; 21,4.7; 54,5.2

Helvetia-S., se Christie

Henriksens Rederi A/S v. T.H.Z. Rolimpex (The "Brede") /1973/ 2 Lloyd's Rep. 333 CA; 378,6.2; 380,6.2

Hermosa, se Chilean Nitrate

Hillas & Co., Ltd. v. Arcos, Ltd. (1932) 43 Ll.L.Rep. 359 HL; 49,6.1

Hofflinghouse & Co. Ltd. v. C-Trade S.A. (The "Intra Transporter") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 158 Qb, /1986/ 2 Lloyd's rep. 132 CA; 16,5.2

Hogarth v. Walker /1900/ 2 Q.B. 283 CA; 198,7.4

Hollis Bros., Ltd. v. T. Bagley & Co., Ltd. /1958/ 1 Lloyd's Rep. 484 QB; 66,6.4

Holyoak v. Pearson (The "Savourna") /1955/ 2 Lloyd's Rep. 607 Adm; 132,6.2

Hongkong Fir, se Honkong Fir Shipping

Honkong Fir Shipping Co., Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (The "Hongkong Fir") /1961/ 1 Lloyd's 159 QB, /1961/ 2 Lloyd's Rep. 478 CA; 45,6.2; 53,6.2; 132,6.2; 47,6.7; 78,6.7; 38,7.2; 33,7.3; 29,7.4; 70,7.4; 116,7.4

Houlder v. Weir (1905) 10 Asp.M.C. 81 KB; 41,7.3; 31,7.5

Howard Marine and Dredging Co., Ltd. v. A. Ogden & Sons (Excavations) Ltd. /1978/ 1 Lloyd's Rep. 334 CA; 21,4.7; 28,4.7; 8,5.2; 18,5.2; 23,5.2; 53,5.2; 305,6.2; 435,6.2; 464,6.2

H.R. MacMillan, se Canadian Pacific

Hunter v. Fry (1819) 106 Engl.Rep. (R) 420; 1,6.5; 13,6.5

Hurst v. Usborne (1856) 139 Engl. Rep. (R) 1321; 62,6.4; 76,6.4; 78,6.4

Intra Transporter, se Hofflinghouse

Ioanna, se Ocean Glory

Ionian Skipper, se Bedford Steamship

M. Isaacs & Sons, Ltd. v. W.M. McAllum & Co. (1921) 6 Ll.L.Rep. 289 KB; 78,6.4; 9,6.9; 21,6.9

Ismail v. Polish Ocean Lines (The "Ciechocinek") /1976/ 1 Lloyd's Rep. 489 CA; 227,6.6

"Istros" (Owners) v. F.W. Dahlstrom (1930) 38 Ll.L.Rep. 84 KB; 333,6.2

Isis, se Steamship Isis

Itoh & Co. Ltd. v. Atlantic Plovidba (The "Gundulic") /1981/ 2 Lloyd's Rep. 418 QB; 15,7.4; 40,7.4

Japy Freres & Co. v. R.W.J. Sutherland & Co. (1921) 6 Ll.L.Rep. 381 CA; 81,5.2; 60,6.6; 73,6.6; 138,6.6

Jardine, Matheson & Co. v. Clyde Shipping Co. (1910) 11 Asp.M.C. 384 KB; 24,6.6; 167,6.6

Johanna Oldendorff, se E.L. Oldendorff

Joint Danube and Black Sea Shipping Agencies v. Rederiaktiebolaget Iris (1932) 43 Ll.L.Rep. 97 KB; 72,6.1; 262,6.6

Junior K., se Star Steamship

Karin Vatis, se Vagres Compania

Karsales (Harrow) Ltd. v. Wallis /1956/ 1 W.L.R. 936 CA; 314,6.2

Kelman v. Livanos /1955/ 1 Lloyd's Rep. 120 QB; 61,6.4

Kenyon Son & Craven Ltd. v. Baxter, Hoare & Co., Ltd. /1971/ 1 Lloyd's Rep. 232 QB; 310,6.2

Kitcher v. Fordham /1955/ 2 Lloyd's Rep. 705 QB; 54,5.2

Koch Marine Inc. v. d'Amica Societa Di Navigazione A.R.L. (The "Elena D'Amico") /1980/ 1 Lloyd's Rep. 75 QB; 253,6.2; 6,6.9

Kodros Shipping Corp. v. Empresa Cubana de Fletes (The "Evia" (No. 2)) /1983/ 1 A.C. 736 HL; 79,7.5

Kopitoff v. Wilson (1876) 3 Asp. M.C. 163 QB; 35,7.4

Kostas Melas, se SL Sethia

Kyzikos, se Seacrystal

Laconia, se Mardorf Peach

Lakeport Navigation Co. Panama S.A. v. Anonima Petroli Italiana S.p.A. (The "Olympic Brilliance") /1982/ 2 Lloyd's Rep. 205 CA; 370,6.2

Larissa, se Showa Oil

Leeds Shipping Co., Ltd. v. Societe Francaise Bunge (The "Eastern City") /1958/ 2 Lloyd's Rep. 127 CA; 345,6.2; 357,6.2; 103,7.4; 79,7.5

Leon, se Leon Corp.

Leon Corp. v. Atlantic Lines and Navigation Co. Inc. (The "Leon") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 470 QB; 372,6.2

Libyaville, se se Oceanic Freighter

Limerick Steamship Co., Ltd. v. Stott & Co. (1921) 5 Ll.L.Rep. 190 CA; 78,7.5

W.T. Lockett Co. v. Cunard Steamship Co. (1927) 28 Ll.L.Rep. 181 U.S. EDNY; 9,7.4

Demetrios M. Logothetis v. P. Vergottis (1926) 24 Ll.L.Rep. 130 KB; 72,6.1; 39,6.4

London Arbitration 2/87 LMLN 188/1987; 105,6.7

Lorentzen v. White Shipping Co., Ltd. (1942) 74 Ll.L.Rep. 161 KB; 77,6.4; 272,6.6; 78,6.7

Lucy, se Atlantic Lines

Lutetian, se Tradax Export

Abraham Lyle and Sons v. Owners of Steamship Schwan/ The Schwan (1909) 11 Asp. M.C. 286 HL, (1909) 11 Asp. M.C. 215 CA; 70,7.4; 13,7.5

McDougall v. Aeromarine of Emsworth, Ltd. /1958/ 2 Lloyd's rep. 345 QB; 8,4.7

McFadden Bros. and Co. v. The Blue Star Line, Ltd. (1905) 10 Asp. M.C. 55 KB; 8,7.5; 37,7.5

MacIver & Co., Ltd. v. Tate Steamers, Ltd. (1903) 9 Asp. M.C. 362 CA; 103,6.7

MacKill v. Wright Brothers (1888) 14 Asp. M.C. 106 HL; 66,6.1; 45,6.6; 197,6.6

Madeleine, se Cheikh Boutros

Madras Electrical Supply Co. v. P. & O. Steam Navigation Co. (1923) Ll.L.Rep. 240 KB, (1924) 18 Ll.L.Rep. 93 CA; 57,7.4; 8,8

"Magnhild", Owners of Steamship v. Macintyre Bros. & Co. (1920) 4 Ll.L.Rep. 21 KB; 43,6.1

The Makedonia /1962/ 1 Lloyd's Rep. 316 Adm; 46,7.4

Manhattan Prince, se Sanko Steamship

The S.S. Maori King (The Owners of Cargo on Board) v. Hughes (1895) 8 Asp. M.C. 65 CA; 321,6.2

Marbienes Compania Naviera S.A. v. Ferrostaal A.b. (The "Democritos") /1975/ 1 Lloyd's Rep. 386 QB, /1976/ 2 Lloyd's Rep. 149 CA; 50,6.2; 32,6.7; 36,7.3

Mardorf Peach & Co., Ltd. v. Attica Sea Carriers Corp. (The "Laconia") /1977/ 1 Lloyd's Rep. 315 HL; 462,6.2

Maredelanto Cia. Naviera S.A. v. Bergbau-Handel (The "Mihalis Angelos") /1970/ 2 Lloyd's Rep. 43 CA; 132,6.2

Margaronis Navigation Agency, Ltd. v. Henry W. Peabody & Co., Ltd. /1964/ 1 Lloyd's Rep. 173 QB, /1964/ 2 Lloyd's Rep. 153 CA; 92,6.6; 105,6.6; 174,6.6

Marifortuna Naviera S.A. v. Government of Ceylon /1970/ 1 Lloyd's Rep. 247 QB; 333,6.2

The Marilena P., /1969/ 2 Lloyd's Rep. 641 U.S. CCA; 67,7.4

Marine Craft Constructors, Ltd. v. Erland Blomqvist (Engineers), Ltd. /1953/ 1 Lloyd's Rep. 514 QB; 67,7.4

Maritima Suarez S.A. v. Louis Dreyfus & Co. (1922) 10 Ll.L.Rep. 399 CA; 50,6.2; 25,7.5

Marylisa, se Agro Co

Mastro Georgis, se Belcore Maritime

Mavro Vetranic, se Greenwich Marine

Maxine Footwear Co. v. Canadian Govt. Merchant Marine /1959/ 2 Lloyd's Rep. 105 PC; 4,7.5

M.D.C., Ltd. v. N.V. Zeevaart Maatschjappij "Beursstraat" /1962/ 1 Lloyd's Rep. 180 QB; 38,7.4; 66,7.4; 75,7.4; 82,7.4

Mendehlson v. Normand Ltd. /1970/ 1 Q.B. 177; 21,4.7

Messers, Ltd. v. "Koit" (Owners of) (1928) 31 Ll.L.Rep. 286 M & C.L. Ct; 44,6.6

Mihalios Xilas, se China National

Mihalis Angelos, se Maredelanto

Mikkelsen v. Arcos, Ltd. (1925) 42 T.L.R. 3 KB; 226,6.6

Millar & Co. v. Freden (Owners) (1918) 23 Com.Cas. 311 CA; 43,6.6

Miller v. Borner & Co. (1900) 9 Asp. M.C. 31; 160,6.6; 169,6.6

Minister of Materials v. Wold Steamship Co., Ltd. /1952/ 1 Lloyd's Rep. 485 QB; 321,6.2; 330 6.2; 40,7.2; 24,7.3; 22,7.4; 40,7.4

MMECEN S.A. v. Inter Ro-Ro S.A. (The "Samah" and "Linda V") /1981/ 1 Lloyd's Rep. 40 QB; 16,5.2

Monroe Bros. v. Ryan (1935) 51 Ll.L.Rep. 179 CA; 330,6.2

Morris v. Levison (1876) 3 Asp. M.C. 171 C.P.Div; 160,6.6; 168,6.6

MSC Mediterranean Shipping Co. S.A. v. Alianca Bay Shipping Co. Ltd. (The "Argonaut") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 216 QB; 227,6.6; 229,6.6; 235,6.6; 79,7.5

Muncaster Castle, se Riverstone

Nai Genova, se Agip S.p.A.

Nanfri, se Federal Commerce

Navigas International Ltd. v. Trans-offshore Inc. (The "Bridgestone Maru No. 3") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 62 QB; 32,6.1; 33,6.4; 45,6.4; 97,6.7; 70,7.4; 116,7.4; 144,7.4; 11,7.6

Nello Simoni v. A/S M/S Straum (1949) 83 Ll.L.Rep. 157 KB; 69,5.2; 22,7.3; 10,7.4; 98,7.4

New York & Cuba Mail Steamship Co. v. Eriksen & Christensen (1922) 10 Ll.L.Rep. 666, 772 KB; 50,6.2; 32,7.3; 24,7.5; 33,7.5

New York Star, se Salmond

Niarchos (London) Ltd. v. Shell Tankers Ltd. /1961/ 2 Lloyd's Rep. 496 QB; 105,6.6; 106,6.6; 160,6.6; 4,6.8

Nippon Yusen Kaisha v. Acme Shipping Corp. (The "Charalambos N. Pateras") /1971/ 2 Lloyd's Rep. 42 QB, /1972/ 1 Lloyd's Rep. 1 CA; 327,6.2

Nissho Co., Ltd. v. N.G. Livanos (1941) 69 Ll.L.Rep. 125 KB; 252,6.2

Nizeti, se Compagnie Algerienne

Noemijulia Steamship Co., Ltd. v. Minister of Food (1950) 84 Ll.L.Rep. 354 CA; 50,6.2; 56,6.6; 83,6.6; 34,7.3; 99,7.4

Nordic Navigator, se Associated Bulk

Northern Sales, Ltd. v. The "Giancarlo Zeta" /1966/ 2 Lloyd's Rep. 317 Can. Ct; 31,6.6; 163,6.6

The Norway (1865) B.M.C./ 2 Crockford 168 Adm, 254 PC; 68,6.1; 131,6.6

James Nourse, Ltd. v. Elder Dempster & Co., Ltd. (1922) 13 Ll.L.Rep.197 KB; 104,6.7

Oak Hill, se Eisenerz

Oakworth, se Portland Cement

O'Brien v. Bridge Marine Works, Ltd. /1954/ 2 Lloyd's Rep. 79 QB; 13,7.6

Ocean Glory Compania Naviera S.A. v. A/S P.V. Christensen (The "Ioanna") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 164 QB; 246,6.2; 37,6.7; 42,6.7; 89,6.7; 114,6.7

Oceanic Freighters Corp. v. M.V. Libyaville Rederei und Schiffahrts (The "Libyaville") /1975/ 1 Lloyd's Rep. 537 QB; 234,6.2

Okura & Co. Ltd. v. Navara Shipping Corp. S.A. /1982/ 2 Lloyd's Rep. 537 CA; 16,5.2

E.L. Oldendorff & Co. v. Tradax Export S.A. (The "Johanna Oldendorff") /1973/ 2 Lloyd's Rep. 285 HL; 2,6.3

Oleificio Zucchi v. Northern Sales, Ltd. /1965/ 2 Lloyd's Rep. 496 QB; 14,4.7; 21,4.7; 24,4.7

Olympia Sauna Shipping Co. S.A. v. Shinwa Kaiun Kaisha Ltd. (The "Ypatia Halcoussi") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 364 QB; 71,6.1; 72,6.1

Olympic Brilliance, se Lakeport

Olympic Pride, se Etablissements Georges

Palmea, se Ferruzzi France

Panaghia Tinnou, se C.H.Z. "Rolimpex"

Pantanassa, se Efploia Shipping

The "Parita" /1964/ 1 Lloyd's Rep. 199 Adm; 22,6.4

Parkyn & Peters v. Coppack Bros. & Co. (1934) 50 Ll.L.Rep. 17 KB; 31,7.4; 170,7.4; 178,7.4

Paterson, Zochonis & Co., Ltd. v. Elder, Dempster & Co., Ltd. (1924) 18 Ll.L.Rep. 319 HL; 25,7.2; 1,7.3; 63,7.4; 71,7.4; 117,7.4; 181,7.4; 189,7.4; 196, 7.4

R.W. Paul, Ltd. v. National Steamship Co., Ltd. (1937) 59 Ll.L.Rep. 28 KB; 96,7.4

Pegase, se Satef-Huttenes

Pennsylvania Shipping Co. v. Compagnie Nationale de Navigation (1936) 55 Ll.L.Rep. 271 KB; 15,4.7; 12,5.1; 54,5.2; 44,6.2; 133,6.2

Petrofina. S.A. v. Compania Italiana Trasporto Olii Minerali (1937) 57 Ll.L.Rep. 247 CA; 321,6.2; 330,6.2; 466,6.2; 40,7.2; 24,7.3; 19,7.4

Petroleo Brasileiro S/A v. Elounda Shipping Co. (The "Evanthia M") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 154 QB; 108,6.7; 114,6.7

Photo Production Ltd. v. Securicor Transport Ltd. /1980/ 1 Lloyd's Rep. 545 HL; 49,6.1; 132,6.2; 317,6.2

Piccinini v. Partrederiet Trigon II (The "Alfred Trigon") /1981/ 2 Lloyd's Rep. 333 QB; 57,6.4

W.S. Pollock & Co. v. Macrae (1922) 12 Ll.L.Rep. 299 HL; 309,6.2

"Portofino" (Owners) v. Berlin Derunaptha (1934) 49 Ll.L.Rep. 62 CA; 458,6.2; 174,6.6; 100,7.4

Potter v. New Zealand Shipping Co. (1895) 1 Com. Cas. 114 QB; 197,6.6

The "Princess Victoria" in re The Merchant Shipping Acts 1894-1923 /1953/ 2 Lloyd's Rep. 619 Northern Ireland HC; 40,7.4

Prudent Tankers, Ltd. S.A. v. The Dominion Insurance Co., Ltd. (The "Caribbean Sea") /1980/ 1 Lloyd's Rep. 338 QB; 20,6.4; 56,6.4

Puerto Puitrago, se Attica Sea

Pust v. Dowie (1865) 122 Engl. Rep. (R) 740, 745; 137,6.2; 235,6.2

Re Welsh Irish Ferries Ltd. (The "Ugland Trailer") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 372 Ch.D.; 388,6.2

Reardon Smith Line, Ltd. v. Hansen-Tangen (The "Diana Prosperity") /1976/ 2 Lloyd's Rep. 60 QB, CA, 621 HL; 10,5.1; 49,6.1; 42,6.2; 130,6.2; 134,6.2

Rederi A/B "Unda" v. Burdon & Co., Ltd. (1937) 57 Ll.L.Rep. 95 CA; 160,7.4; 191,7.4

Rederi Aktiebolaget Bylgia v. Anglo-Soviet Shipping Co., Ltd. (1932) 44 Ll.L.Rep. 344 KB; 29,7.3

Rederiaktiebolaget Urania v. Zachariades (1931) 41 Ll.L.Rep. 145 KB; 105,6.6; 106,6.6; 160,6.6; 269,6.6

Redgrave v. Hurd (1881) 20 Ch. D. 1 CA; 28,4.7

Reed v. Dean /1949/ 1 K.B. 188 KB; 9,4.7; 13,7.6

Reederei Rochling, Menzell & Co. v. Vincente Daudi (1926) 24 Ll.L.Rep. 128 KB; 70,6.1

N.V. Reederij Amsterdam v. President of India (The "Amstelmolen") /1960/ 2 Lloyd's Rep. 82 QB, /1961/ 2 Lloyd's Rep. 1 CA; 2,6.3

Resolute Maritime Inc. v. Nippon Karji Kyokai (The "Skopas") /1983/ 1 Lloyd's Rep. 431 QB; 88,5.2

Reusse v. Meyers (1813) 170 Engl. Rep. (R) 1451; 3,6.8

Rhodian River, se Rhodian River Shipping

Rhodian River Shipping Co. S.A. v. Halla Maritime Corp. (The "Rhodian River" and The "Rhodian Sailor") /1984/ 1 Lloyd's Rep. 373 QB; 72,6.1; 88,6.1

Rijn, se Santa Martha

Rio Claro, se Transworld

Rio Tinto Co., Ltd. v. The Seed Shipping Co., Ltd. (1926) 24 Ll.L.Rep. 316 KB; 41,7.4

Riverstone Meat v. Lancashire Shipping Co. (The "Muncaster Castle") /1961/ 1 Lloyd's Rep. 57 HL; 267,6.2

Roachbank, se C.A. Venezolana

Roberts v. Leicestershire C.C. /1961/ 2 All.E.R. 545 QB; 72,6.1

Robin Hood Flour Mills, Ltd. v. W.M. Paterson & Sons, Ltd. (The "Farrandoc") /1967/ 2 Lloyd's Rep. 276 Can. Ct; 29,7.4; 46,7.4

The S.S,. Rotherfield Co., Ltd. v. Tweedie, Reid & Co. (1897) 2 Com.Cas. 84 QB; 129,6.6

Routh v. MacMillan (1863) 34 B.M.C. / 1 Crockford 402; 126,6.2; 45,6.4

William F. Russell & Son v. Miskin Manor Shipping Co., Ltd. (1927) 27 Ll.L.Rep. 324 KB; 4,6.8

Saint John Shipping Corp. v. Joseph Rank, Ltd. /1956/ 2 Lloyd's Rep. 413 QB; 87,6.6; 158,6.6

Salmond & Spraggon (Australia) Pty. Ltd. v. Joint Cargo Services Pty. Ltd. (The "New York Star") /1977/ 1 Lloyd's Rep. 445 Austr. Ct; 310,6.2

Samah, se MMECEN

The Sanko Steamship Co. Ltd. v. Fearnley and Eger A/S (The "Manhattan Prince") /1985/ 1 Lloyd's Rep. 140 QB; 43,6.1; 103,7.4; 9,7.6

Santa Martha Baay Scheepvart and Handelsmaatschappij N.V. v. Scanbulk A/S (The "Rijn") /1981/ 2 Lloyd's Rep. 267 QB; 258,6.2; 37,6.7; 89,6.7; 91,6.7; 81,7.5

Santiren Shipping Ltd. v. Unimarine S.A. (The "Chrysovalandou Dyo") /1981/ 1 Lloyd's Rep. 159 QB; 242,6.2; 375,6.2; 47,6.7

Satef-Huttenes Albertus S.p.A. v. Paloma Tercera Shipping Co. S.A. (The "Pegase") /1981/ 1 Lloyd's Rep. 175 QB; 222,6.2

Savourna, se Holyoak

Scancarriers A/S v. Aotearoa International Ltd. (The "Barranduna" and "Tarago") /1985/ 2 Lloyd's Rep. 419 PC; 16,5.2

Scandinavian Trading Tanker Co. A.B. v. Flota Petrolea Ecuatoriana (The "Scaptrade") /1981/ 2 Lloyd's Rep. 425 QB; 41,6.1

Scaptrade, se Scandinavian Trading

Scaramanga, Manoussin & Co. v. English & Co. (1895) 1 Com.Cas. 99 QB; 252,6.2

L. Schuler A.G. v. Wickman Machine Tool Sales, Ltd. /1973/ 2 Lloyd's Rep. 53 HL; 31,6.1; 131,6.2

Scott v. Foley (1899) 5 Com.Cas. 53 QB; 33,7.5

Seacrystal Shipping Ltd. v. Bulk Transport Group Shipping Co. Ltd. (The "Kyzikos") /1987/ 2 Lloyd's Rep. 122 CA, /1989/ 1 Lloyd's Rep. 1 HL; 2,6.3

Shinjitsu Maru, se A.B. Maritrans

Shirlaw v. Southern Foundries (1926), Ltd. /1939/ 2 K.B. 206; 12,4.7

Showa Oil Tanker v. Maravan S.A. (The "Larissa") /1983/ 2 Lloyd's Rep. 325 QB; 54,5.2; 66,6.7; 109,6.7

Sidermar S.p.A. v. Apollo Corp. (The "Apollo") /1978/ 1 Lloyd's Rep. 200 QB; 43,6.1; 103,7.4

Skibsaktieselskabet Staalbeton v. Delfzyl Steamship Co. (1923) 17 Ll.L.Rep. 5 CA; 462,6.2

Skopas, se Resolute Maritime

SL Sethia Liners Ltd. v. Naviagro Maritime Corp. (The "Kostas Melas") /1981/ 1 Lloyd's Rep. 18 QB; 376,6.2; 384,6.2

Smith, Hogg & Co., Ltd. v. Black Sea & Baltic General Insurance Co., Ltd. (1940) 67 Ll.L.Rep. 253 HL; 24,7.3; 16,7.4; 32,7.4; 56,7.4

"Snia" Societa di Navigazione Industria e Commercio v. Suzuki and Co. (1924) 18 Ll.L.Rep. 333 CA; 55,6.2; 132,6.2; 236,6.2; 254,6.2; 27,7.4

Sociedade Portuguesa de Navios Tanques Limitada v. Hvalfangerselskapet Polaris A/S /1952/ 1 Lloyd's Rep. 71 CA; 16,5.2

Societa Anonyma Ungherese v. Tyser Line, Ltd. (1902) 8 Com.Cas. 25 QB; 74,6.2; 234,6.2; 44,6.6; 77,6.6

Societe Maritime Auxiliare de Transports v. African & Eastern Trade Corp., Ltd. (1925) 22 Ll.L.Rep. 94 KB; 85,6.6; 5,6.8

Societe Navale de l'Oueste v. R.W.J. Sutherland & Co. (1920) 4 Ll.L.Rep. 58, 185 KB; 224,6.2

Solholt, se Sotiros

Sotiros Shipping Inc. v. Sameiet Solholt (The "Solholt") /1981/ 2 Lloyd's Rep. 574 QB, /1983/ 1 Lloyd's Rep. 605 CA; 18,5.2

Sounion, se Summit Investment

Spear & Thorpe v. "Bolivier" (Owners) (1931) 40 Ll.L.Rep. 13 Adm; 24,7.4

Spolsna Plovba of Piran v. Agrelak Steamship Corp. (The "Bela Krajina") /1975/ 1 Lloyd's Rep. 139 QB; 456,6.2; 66,7.5

The Standale (1938) 61 Ll.L.Rep. 223 Adm; 17,7.4; 91,7.4

Standard Oil Co. v. The Clan Line Steamers, Ltd. (1923) 17 Ll.L.Rep. 120 HL; 4,7.4; 21,7.4; 42,7.4

Stanton v. Richardson (1875) 3 Asp. M.C. 23 HL; 100,7.4

Star Steamship Society v. Beogradska Plovidba (The "Junior K") /1988/ 2 Lloyd's Rep. 583 QB; 18,5.2; 19,5.2

Stathatos & Co., Ltd. v. Compania Sudamericana Cereales Societa Anonima (1923) 14 Ll.L.Rep. 129 KB; 8,5,6.6

The Steamship Isis Co. v. Bahr & Co. /1900/ A.C. 340 HL; 200,6.6

Steel v. The State Line S.S. Co. (1877) 3 Asp. M.C. 516 HL; 25,7.2; 58,7.4

Steelwood Carriers Inc. v. Evimeria Compania Naviera S.A. (The "Agios Giorgis") /1976/ 2 Lloyd's Rep. 192 QB; 220,6.2; 351,6.2; 32,6.7

Sterns, Ltd. v. Salterns, Ltd. (1922) 12 Ll.L.Rep. 385 KB; 231,6.2; 38,6.6

Stewart v. North Sea Steamship Co. (1926) 24 Ll.L.Rep. 81 Boston County Ct; 106,6.6

The Stranna (1938) 60 Ll.L.Rep. 51 CA; 6,7.4; 4,7.5

Stroms Bruk Aktie Bolag v. Hutchinson (1905) 10 Asp. M.C. 138 HL; 252,6.2

Suisse Atlantique Societe D'Armement Maritime S.A. v. N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale /1966/ 1 Lloyd's Rep. 529 HL; 132,6.2; 312,6.2; 315,6.2

Summit Investment Inc. v. British Steel Corp. (The "Sounion") /1987/ 1 Lloyd's Rep. 230 CA; 46,6.1; 97,6.7

Sun Shipping Co., Ltd. v. Watson & Youell Shipping Agency Ltd. (1926) 42 T.L.R. 240 KB; 37,7.3

Suzuki & Co. v. T. Beynon & Co. (1924) 20 Ll.L.Rep. 179 CA, (1926) 17 Asp. M.C. 1 HL; 32,6.7

Sze Hai Tong Bank, Ltd. v. Ramble Cycle Co., Ltd. /1959/ 2 Lloyd's Rep. 114 PC; 310,6.2

Tattersall v. National S.S. Co. (1884) 5 Asp. M.C. 206 QB; 96,7.4

Taylor v. Thames Charters, Ltd. (1950) 83 Ll.L.Rep. 289 KB; 13,7.6

Teno, se Compania Sud Americana

Terkol Rederierne v. Petroleo Brasileiro S.A. (The "Badagry") /1985/ 1 Lloyd's Rep. 395 CA; 10,2; 2,6.3; 120,7.4

TFL Prosperity, se Tor Line

Thin and Sinclair v. Richards and Co. (1892) 7 Asp. M.C. 165 CA; 8,7.5

Thomas v. Clarke (1818) 171 Engl. Rep. (R) 702; 1,6.5

Thomson v. Brocklebank (1918) 23 Com.Cas. 283 KB; 44,6.6; 245,6.6

The Thorsa (1916) 22 Com.Cas. 218 CA; 36,7.4

"Tibermede" v. Graham & Co. (1921) 7 Ll.L.Rep. 250 KB; 233,6.2

E. Timm & Son, Ltd. v. Northumbrian Shipping Co., Ltd. (1939) 64 Ll.L.Rep. 33 HL; 78,6.6; 8,7.5; 9,7.5

Tinmouth's, Ltd. v. Hughes Bolckow Shipbreaking Co., Ltd. (1934) 49 Ll.L.Rep. 467 KB; 93,7.4; 124,7.4

Alfred C. Toepfer Schiffahrtsgesellschaft v. Tossa Marine Ltd. (The "Derby") /1984/ 1 Lloyd's Rep. 635 QB, /1985/ 2 Lloyd's Rep. 325 CA; 47,7.3; 163,7.4; 9,7.6

Tonnelier & Co. v. Smith & Co. (1897) 2 Com.Cas. 258 CA; 370,6.2

Tor Line A.B. v. Alltrans Group of Canada Ltd. (The "TFL Prosperity") /1982/ 1 Lloyd's Rep. 617 QB, /1983/ 2 Lloyd's Rep. 18 CA, /1984/ 1 Lloyd's Rep. 123 HL; 9,3; 325,6.2; 117,6.6

Toyosaki Kisen Kabushiki Kaisha v. Les Affreteurs Reunis (1922) 10 Ll.L.Rep. 147 KB; 32,6.7

Tradax Export S.A. v. Dorada Compania Naviera S.A. (The "Lutetian") /1982/ 2 Lloyd's Rep. 140 QB; 49,6.1; 306,6.2; 377,6.2

Transworld Oil Ltd. v. North Bay Shipping Corp. (The "Rio Claro") /1987/2 Lloyd's Rep. 173 QB; 3,6.1; 222,6.2; 330,6.2

Tres Flores, se Compania de Naviera Nedelka

John Tullock v. Tower Line, Ltd. (1923) 14 Ll.L.Rep. 122 KB; 227,6.6; 38,7.4; 196,7.4

Tynedale Steam Shipping Co., Ltd. v. Anglo-Soviet Shipping Co., Ltd. (1936) 54 Ll.L.Rep. 341 CA; 55,6.2; 215,6.2; 258,6.2; 89,6.7; 23,6.8; 53,7.5

Ugland Trailer, se Re Welsh Irish

U.G.S. Finance, Ltd. v. National Mortgage Bank of Greece /1964/ 1 Lloyd's Rep. 446 CA; 315,6.2

United Shipping Co., Ltd. v. Assicurazioni Generali (1929) 34 Ll.L.Rep. 323 CA; 28,6.4; 30,6.4; 57,6.4

Upper Egypt Produce Exporters v. "Santamana" (1923) 14 Ll.L.Rep. 159 Adm; 227,6.6; 38,7.4; 196,7.4

US Shipping Board v. Bunge y Born (1925) 23 Ll.L.Rep. 257 HL; 85,6.6

Vagres Compania Maritima S.A. v. Nissho-Iwai American Corp. (The "Karin Vatis") /1987/ 2 Lloyd's Rep. 361 QB, /1988/ 2 Lloyd's Rep. 330 CA; 253,6.6; 262,6.6

C.A. Venezolana de Navegacion v. Bank Line (The "Roachbank") /1987/ 2 Lloyd's Rep. 498 QB, /1988/ 2 Lloyd's Rep. 337 CA; 103,7.4

Vergottis & Co. v. Ford & Co., Ltd. (1918) 34 T.L.R. 233 KB; 24,6.4

Vlasov v. Gellatly, Hankey & Co., Ltd. (1939) 65 Ll.L.Rep. 108 KB; 234,6.2; 37,6.6; 65,6.6; 120,6.6; 145,6.6

The Vortigern (1899) 8 Asp.M.C. 523 CA; 321,6.2; 8,7.5

Waddle v. Wallsend Shipping Co., Ltd. /1952/ 2 Lloyd's Rep. 105 QB; 40,7.4

Leopold Walford, Ltd. v. C. Czarnikow, Ltd. (1924) 19 Ll.L.Rep. 354 KB; 234,6.2; 250,6.2; 10,6.6; 38,6.6; 246,6.6

Hiram Walker & Sons, Ltd. v. Dover Navigation Co., Ltd. (1949) 83 Ll.L.Rep. 84 KB; 73,6.6; 157,6.6; 147,7.4

Wathes (Western) Ltd. v. Austin (Menswear) Ltd. /1976/ 1 Lloyd's Rep. 14 CA; 312,6.2; 316,6.2

Wave, se Woodstock

Weir v. Union S.S. Co., Ltd. /1900/ A.C. 525 HL; 73,6.6

Westfal-Larsen & Co., A/S v. Colonial Sugar Refining Co., Ltd. /1960/ 2 Lloyd's Rep. 206 Austr./ SC. N.S.W.; 327,6.2; 22,7.3; 32,7.4; 106,7.4

The White Rose, se A/B Helsingfors Steamship Co.

Woodstock Shipping Co. v. Kyrna Compania Naviera S.A. (The "Wave") /1981/ 1 Lloyd's Rep. 521 QB; 16,5.2

Worms v. Storey (1855) 156 Engl. Rep. (R) 898; 37,7.5

Wye Shipping Co., Ltd. v. Cie. Paris-Orleans (1922) 10 Ll.L.Rep. 85 KB; 192,7.4; 81,7.5

Yeoman Credit Ltd. v. Apps /1962/ 2 Q.B. 508 CA; 314,6.2

Ymnos, se Compagnie General

Yorkshire Equipment Co., Ltd. v. Tweed Fishing Co., Ltd. (1948) 82 Ll.L.Rep. 89 CA; 4,6.8

Ypatia Halcoussi, se Olympia Sauna

AMERIKANSKA AVGÖRANDEN

Amerikanska avgöranden kan ha publicerats i olika serier. Nedan har hänvisats till den serie från vilken avgörandet har studerats.

American Maritime Cases (AMC)

I kronologisk ordning. I förteckningen anges endast årtal, sidonummer och domstol.

The Negus 1923 , 625 SDNY; 32,6.4; 79,6.4
Willdomino 1924 , 889 3CCA; 81,6.6; 9,7.5
The Sagamore 1924 , 961 2CCA; 73,6.6
Nordhvalen 1925 , 973 DMd; 24,7.3
Mt. Shasta 1926 , 315 DMass; 91,6.7
Thomas P. Beal 1926 , 438 3CCA; 235,6.6
Malm 1926 , 1208 SDNY; 28,6.4; 70,6.4; 79,6.4
Steel Navigator 1928 , 388 2CCA; 8,7.5
Agwimoon 1928 , 645 DMd; 30,7.4; 87,7.4; 96,7.4
Kalimba 1928 , 1905 Arb; 40,7.2
Caledonier 1929 , 69 2CCA; 81,6.6; 9,7.5
Ubbergen 1929 , 199 EDNY; 81,7.5
Emilie Maersk 1929 , 343 2CCA; 92,6.6; 109,6.6; 168,6.6
Fort Gaines 1929 , 608 4CCA; 54,7.5; 55,7.5
Edward R. Smith 1929 , 962 MDAla; 382,6.2; 202,6.6
Newburgh 1929 , 1394 5CCA; 25,7.4
Storviken 1929 , 1479 SDNY; 104,6.7
Manchuria 1929 , 1539 9CCA; 72,7.4; 75,7.4; 147,7.4
Waalhaven 1930 , 27 2CCA; 81,6.6
Josephine 1930 , 747 EDPa; 464,6.2
Don Quinn 1930 , 970 6CCA; 464,6.2; 24,7.3
Katonia 1930 , 1441 SDNY; 91,6.7
Pacific 1930 , 1701 Arb; 73,6.6; 133,6.6
Spartan 1931 , 1 2CCA; 29,7.4
Beechpark 1931 , 297 2CCA; 42,6.1; 215,6.2; 42,6.7; 49,6.7; 53,6.7; 102,6.7; 105,6.7
Progress 1931 , 383 EDNY; 59,5.2; 76,6.1
Lawrence J. Tomlinson 1931 , 849 2CCA; 136,7.4
Dingfelder & Balish v. Cherca 1931 , 1399 EDNY; 81,6.6
Bedeburn 1931 , 1678 Arb; 3,6.7; 10,6.7; 42,6.7; 51,6.7; 97,6.7; 102,6.7; 103,6.7
Eugenia 1931 , 1724 SDNY; 22,6.8
New Northland 1932 , 900 EDNY; 22,5.2; 55,6.2; 381,6.2; 112,7.4; 9,7.6
Singer Iron & Steel Co. vs. Smith and Sons 1932 , 1070 SDTex; 79,6.1
Glymont 1933 , 1293 2CCA; 81,6.6
Isis 1933 , 1565 SC; 29,7.2
Advance 1933 , 1617 2CCA; 75,7.4; 149,7.4; 149,7.4
The Schiffbek 1934 , 713 Arb; 78,7.5

Indien 1934 , 1050 9CCA; 157,6.6; 25,7.4; 78,7.4
Blairatholl 1934 , 1581 Arb; 133,6.6
Rondo 1935 , 1220 Arb; 62,6.6; 151,6.6
Willowpool 1935 , 1292 SDNY; 6,7.5
Monarca 1936 , 136 EDPa; 5,6.8
Steel Scientist 1936 , 387 2CCA; 57,7.4; 75,7.4; 6,7.5
Garcia & Diaz vs. Maquire Inc. 1936 , 584 EDPa; 5,6.8
Leo and Tow 1937 , 86 5CCA; 29,7.2; 13,7.6
Haiti 1937 , 554 5CCA; 337,6.2
J.W. Clise 1938 , 917 5CCA; 222,6.2; 228,6.2
Frances 1939 , 58 4CCA; 13,7.6
Golden Sword 1939 , 364 Arb; 10,6.8
Fred W. Sargent 1940 , 670 EDMich; 77,7.4; 92,7.4
Toledo 1941 , 1219 2CCA; 338,6.2; 43,7.5
Plow City 1941 , 1564 3CCA; 40,7.2
Amtorg v. Wildwood 1941 , 1717; 6,7.5
Hampton Roads 1943 , 857 4CCA; 228,6.2
Temple Bar 1943 , 939 4CCA; 42,7.4
Iristo 1943 , 1043 2CCA; 46,7.4
Superior 1944 , 329 Arb; 66,5.2; 401,6.2
Admiral-Cleveco 1944 , 1353 NDOhio; 172,7.4
Louise 1945 , 363 DMd; 55,6.2; 50,7.3
Sonia II 1946 , 90 5CCA; 12,5.1; 139,6.2; 215,6.2; 6,6.7
Severance 1946 , 128 4CCA; 13,7.6
Savannah Lighterage & Transfer Co. vs. Atlantic Creosoting Co. Inc. 1946 , 1566 5CCA; 40,7.4
Atlanta 1948 , 1769 SDGa; 12,5.1; 139,6.2; 215,6.2; 37,6.6; 109,6.6; 91,6.7
E.B. Aaby's Rederi v. States Marine Corp. (The Tento) 1950 , 947 2 CCA; 50,6.2; 139,6.2; 39,7.2; 47,7.3
D.L. Piazza Co vs. West Coast Line Inc. 1951 , 1668 FMB; 92,6.6; 168,6.6
Artemis Maritime Co. Inc. vs. Southwestern Sugar & Molasses Co. Inc. 1951 , 1833 4CCA; 53,7.4
The Demosthenes 1952 , 1205 Arb; 31,6.6; 108,6.6
Ralston Purina Co. vs. United States of America 1952 , 1496 EDLa; 40,7.4
Amerocean Steamship Co. - Orion Shipping & Trading Co. 1952 , 1559 Arb; 8,8
The Myriam 1952 , 1625 Arb; 381,6.2
Associated Metals & Minerals Corp. vs. Societe Anonima Importazione Carboni & Navigazioni Savona 1953 , 218 SDNY; 57,6.6
Dean H. 1953 , 593 Arb; 22,6.8
Robin International Inc. - Orion Shipping & Trading Co. Inc. 1953 , 1637 Arb; 228,6.2
Ninfea 1953 , 1669 Arb; 57,6.6
Power Steamship Co., Ltd. - States Marine Corp. 1954 , 1015 Arb; 101,6.7
Thomas Jordan Inc. vs. Mayronne Drilling Mud, Chemical & Engineering Service 1954 , 1807 5CCA; 338,6.2; 464,6.2; 24,7.3
The Saturnia 1955 , 1935 2CCA; 38,7.4
Badhwar and Mohantal & Son Ltd vs. Colorado Fuel 1955 , 2139 SDNY; 41,7.4
Ionian Pioneer 1956 , 1750 5CCA; 178,7.4

William A. Bisso Jr. vs. Waterways Transportation Co., Inc. 1956 , 1760 5CCA; 2,6.8
Argentine Transport 1956 , 1772 Arb; 81,6.6
Cargo Ships El Yan vs. Stearns & Foster Co., Inc. 1957 , 668 SDNY; 32,6.7; 51,6.7
Albert vs. Isbrandtsen Co., Inc., 1957 , 1569 SCt. NY; 228,6.2
Instituto Cubano de Estabilizacion del Azucar vs. Steamship Theotokos 1958 , 61 SDNY; 8,5.2; 52,5.2
M.V. Ripley 1958 , 234 Arb; 226,6.6; 247,6.6
Petition of Skips A/S Jolund 1958 , 277, 768 2CCA; 72,7.4
M.V. Punta del Este 1958 , 552 Arb; 5,6.8
Pegor Steamship Corp. (Appeal of) 1958 , 601 ASBCA; 50,6.2
Gardner vs. M/V Calvert 1958 , 800 3CCA; 17,5.2; 21,5.2; 228,6.2
N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale v. Dover S.S. Co., Inc. 1958 , 1184 Arb; 50,6.2
Pennsylvania 1958 , 1775 9CCA; 93,7.4
M/S Christer Salen 1958 , 2377 2CCA; 75,7.4
J.E. Hurley Lumber Co. - Compania Panamena Maritima San Gerassimo, S.A. 1958 , 2502 Arb; 109,6.6; 168,6.6
Armour & Co. vs. Compania Argentia de Navegacion Dodero S.A. 1959 , 938 2CCA; 38,7.4
Ioannis P. Goulandris 1959 , 1462 SDNY; 242,6.6
Steamship Del Sud 1959 , 2143 5CCA; 4,7.5
R.T. Jones Lumber Co., Inc. vs. Roen Steamship Co. 1960 , 46 2CCA; 226,6.6; 16,7.4; 53,7.4
Mormackite 1960 , 185 2CCA; 40,7.4
Mitchell vs. Trawler Racer Inc. 1960 , 1503 SC; 63,7.4
Amicizia Navigazione vs. Chilean Nitrate 1960 , 2070 2CCA; 79,6.1; 10,6.8
Andros Venture 1960 , 2348 DCZ; 40,7.4; 42,7.4
Government of Pakistan vs. S.S. Ionian Trader 1961 , 206 SDNY; 157,6.6; 25,7.4; 40,7.4
Orient Insurance Co vs. Det Forenede Dampskibs-selskab 1961 , 1228 SDNY; 13,7.5
Theogennitor - Nordholm 1961, 1235 5CCA; 173,7.4
Compania Naviera Puerto Madrin S.A. Panama v. Esso Standard Oil Co. 1962 , 147; 382,6.2
North Star 1962 , 930 WDWash; 17,7.4; 47,7.4
Steamship Argofax 1962 , 2378 Arb; 237,6.2; 47,6.6; 60,6.6; 243,6.6
The Glidden Co vs. Hellenic Lines Ltd. 1963 , 2006 2CCA; 228,6.2
Penn Challenger 1963 , 2024 Arb; 155,6.6
Portland Trader 1964 , 1500 9CCA; 71,7.4
Orient Mid-East Great Lake Service v. International Export Lines, Ltd. 1964 , 1810 4CCA; 17,5.2
Allied Chemical Corp. vs. Gulf Atlantic Towering Corp. 1965 , 776 EDVa; 2,6.8
American Trading and Production Corp. vs. USA 1965 , 972 SDNY; 466,6.2
M.S. Augvald 1965 , 1614 Arb; 50,6.2; 118,7.4; 170,7.4
Areti S. 1965 , 2116 Arb; 109,6.6; 133,6.6; 139,6.6; 42,6.7
John Morrisey vs. Steamship A. & J. Faith 1966 , 71 NDOhio; 9,7.6
S.S. Alexandra 1966 , 2246 Arb; 147,7.4
Hellenic Beach 1967 , 208 Arb; 64,6.4
Luigi Serra, Inc. v. S.S. Francesco 1967 , 879 2CCA; 40,7.4

Steamship Seamaid 1967 , 1362 Arb; 243,6.2; 14,6.7; 43,6.7; 51,6.7; 64,6.7; 100,6.7
Northern Clipper 1967 , 1557 Arb; 248,6.2; 37,6.7; 60,6.7; 61,6.7; 83,6.7; 100,6.7
Siletta 1968 , 711 Arb; 9,6.8
Heinz Horn - Marie Horn 1968 , 2548 5CCA; 138,6.2: 338,6.2; 235,6.6; 3,7.4; 29,7.4; 58,6.4; 96,7.4; 118,7.4; 124,7.4; 55,7.5
Jaramar 1969 , 354 Arb; 70,7.5
Coastal Rambler 1969 , 363 9CCA; 69,7.4
Marine Transport Lines, Inc. v. Publicker International, Inc. 1969 , 44 EDPa; 60,7.4
M/V Marilena P 1969 , 1155 4CCA; 139,6.2; 6,7.2
Heinz Horn - Marie Horn 1969 , 1495 5CCA, se 1968 , 2548
Dominica Mining Co., Ltd. vs. Port Everglades Towing Co., Ltd. 1970 , 123 SDFla; 12,5.1; 215,6.2; 47,6.6
Finland 1970 , 392 Arb; 189,6.6; 204,6.6; 94,7.4; 138,7.4
Elisabeth 1970 , 805 Arb; 215,6.2; 51,6.7
Coastal States Petrochemical Co. vs. Montpelier Tanker Co. 1970 , 1183 SDTex; 339,6.2; 20,7.3; 8,7.4; 52,7.4; 136,7.4
Loreto Compania Naviera S.A. - Crescent Metals Co. Inc. 1970 , 1966 Arb; 15,6.6; 17,6.6; 124,6.6; 143,6.6
Evergreen Marine Corp. vs. Worldwide Carriers Ltd. 1971 , 200 Can. Ct; 242,6.2; 42,6.7; 51,6.7; 56,6.7; 78,6.7
World Wide Steamship Co. Inc. vs. India Supply Mission and India Store Department 1971 , 498 SDNY; 57,6.6
Coca Cola Co. vs. S.S. Norholt 1972 , 388 SDNY; 229,6.6; 235,6.6; 132,7.4; 54,7.5
Christman vs. Maristella Compania Naviera 1972 , 775 SDNY, 2421 2CCA; 6,5.2; 17,5.2; 21,5.2
M/V Calanca 1972 , 880 SDNY; 11,7.4
Marine Sulphur Queen 1972 , 1122 2CCA; 147,7.4
Great American Insurance Co. vs. Bureau Veritas 1972 ,
1455 SDNY; 53,6.4; 174,7.4
Orient Mid-East Lines v. Albert E.Bowen, Inc. 1972 , 1509 2CCA; 17,5.2
Nichimen Co., Inc. vs. M/V Farland 1972 , 1573 2CCA; 235,6.6
India Supply Mission v. S.S. Maru 1972 , 1694 2CCA; 3,7.4
Adelfoi Cia Naviera S.A. Retla Steamship Co. 1972 , 1742 Arb; 243,6.2; 14,6.7; 37,6.7; 42,6.7; 49,6.7; 56,6.7; 60,6.7
Neubros Corp vs. Northwestern National Insurance Co 1972 , 2443 EDNY; 117,7.4
Neptune Lines Inc. vs. Hudson Valley Lightweight Aggregate Corp. 1973 , 125 SDNY; 120,7.4
Neubros Corp vs. Northwestern National Insurance Co 1973 , 511 EDNY; 338,6.2; 19,7.3; 53,7.2
Showa Shipping Co., Ltd. - Compania Naviera Asiatic S.A. 1973 , 963 Arb; 44,6.1; 4,6.8
Asbestos Corp Ltd. vs. Compagnie De Navigation Fraissinet et Cyprien Fabre 1973 , 1683 2CCA; 45,7.4; 75,7.4; 153,7.4; 171,7.4
Bright Star Steamship Co. - Industrial Molasses Corp. 1973 , 2005 Arb; 179,6.2; 225,6.2; 47,7.3; 54,7.5
Federal Commerce and Navigation Co. Ltd. - Overseas Bulk Transport Corp. 1973 , 2065 Arb; 228,6.2

Compania Naviera Atrotos S.A. - Antco Shipping Co. Ltd. 1973 , 2070 Arb; 7,6.6; 253,6.6
Westbury Steamship Corp. - Columbia Steamship Co. Inc. 1973 , 2318 Arb; 87,6.2; 237,6.2; 90,6.6; 161,6.6
Yukon Compania Naviera S.A. - Antco Shipping Co. Ltd. 1974 , 355 Arb; 228,6.2
American Mail Line Ltd. v. United States of America 1974 , 1536 WDWash; 21,7.4; 69,7.4; 6,7.5
Shinwa Kaiun Kaisha, Ltd. - Amoco International Sales Co. 1975 , 254 Arb; 133,7.4
Interocean Shipping Co. v. National Shipping and Trading Corp. 1975 , 1283 2CCA; 17,5.2; 18,5.2; 23,5.2; 75,6.1
United States Steel International, Ltd. - Mastnavco Ltd. 1975 , 553 Arb; 330,6.2; 3,7.4; 29,7.4; 168,7.4
Yawata Iron & Steel Co. Ltd. v. Anthony Shipping Co. Ltd. 1975 , 1602 SDNY; 73,6.6; 81,6.6; 157,6.6; 40,7.4; 65,7.4
Henry Rowson v. W. Bruns & Co. 1976 , 34 SDNY; 118,7.4
Texaco, Inc. v. Universal Marine, Inc. 1976 , 226 EDLa; 40,7.2; 67,7.2; 25,7.4; 118,7.4; 54,7.5
Columbia Steamship Co. Inc. (Appeal of) 1977 , 1294 ASBCA;81,6.6
Compania Naviera Asiatic S.A. v. The Burmah Oil Co Ltd 1977 , 1538 SDNY; 52,6.1; 44,6.2; 228,6.2
The Mimi 1977 , 1841 EDVa; 41,7.4
Hartford Fire Insurance Co. v. Calmar Steamship Corp. 1977 , 2559 9CCA; 15,7.4; 53,7.4; 185,7.4
Board of Commissioners of the Port of New Orleans v. M/V Space King 1978 , 856 EDLa; 235,6.6
World Carrier Corp. - Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (The "Endeavour") 1978 , 1742 Arb; 56,7.5; 9,7.6
Alcoa Steamship Co., Inc. - Federal Commerce and Navigation
Co. Ltd. 1978 , 2037 Arb; 5,6.8
Neptune Maritime Co. - Cook Industries Inc. 1978 , 2049 Arb; 5,6.8
Sucrest Corp. v. M/V Jennifer 1978 , 2520 DMe; 26,7.4; 75,7.4; 98,7.4
Amerada Hess Shipping Corp. - Ina Tankers Corp. 1979 , 116 Arb; 283,6.2; 381,6.2
General Cocoa Co. v. S.S. Lindenbank 1979 , 283 SDNY; 63,7.4; 74,7.4; 92,7.4
International Barges Inc. v. Kerr-McGee Corp. 1979 , 450
10CCA; 52,7.4
Stella Reyes v. Vantage Steamship Co., Inc. 1979 , 1450 5CCA; 3,7.4
Transpacific Lines Inc. v. Marianas Maritime Corp. 1979 , 1467 TrTerrPacIs; 72,7.4; 150,7.4
Amerada Hess Corp. v. S/T Mobil Apex 1979 , 2406 2CCA; 98,7.4
Nissho - Iwai American Corp. v. M/T Grand Day 1980 , 2882 SDNY, 13,7.6
Uiterwyk Lines Reefer Ltd. - Reefer Express Lines Pty. Ltd. 1981 , 532 Arb; 64,5.2; 25,6.9
Asphalt International Inc. v. Enterprise Shipping Corp. 1981 , 2235 SDNY; 62,7.5
Jamaica Nutrition Holdings Ltd. vs. United Shipping Co. Ltd. 1981 , 2883 5CCA; 466,6.2; 24,7.3
Alkmeon Naviera, S.A. v. M/V Marilena L 1982 , 153 9CCA; 156,7.4
Steel Enterprise, Inc. v. Topsail Marine, Inc. 1982 , 177 SDTex; 287,6.2; 338,6.2; 19,7.3

The Dixie Lee II 1982 , 361 4CCA; 3,7.4
Messiniaki Frontis 1982 , 1241 Arb; 85,6.6
Westinghouse Electric Corporation v. S/S Leslie Lykes 1982 , 1477 EDLa
Gulf Tampa Drydock Co. and Commercial Insurance Co. v. Germanischer Lloyd 1982 , 1969 5CCA; 23,6.4
Gregoire v. Underwriters at Lloyds 1982 , 2045 DAlaska; 67,7.2
Great Circle Lines v. Matheson & Co. Ltd. 1982 , 2321 2CCA; 17,5.2; 18,5.2
Transeas Marine Corp. v. Ed Riche & Sons, Inc. 1983 , 1601 SDFla; 53,7.4
Compania Naviera Airgiannis v. Thomas J. Holt 1984 , 2228 EDPa; 21,5.2; 77,6.1
Universe Explorer 1985 , 1014 Arb; 47,7.3
Drummond Coal Co. v. Interocean Shipping Co. 1985 , 1152 SDA; 157,7.4
Clover Trading Co, Inc. - Trans Meridan, Inc. 1986 , 370 SDNY; 23,5.2
Metallgesellschaft A.G. v. M/V Capitan Constante 1986 , 1817 2CCA; 382,6.2
Coastal (Bermuda) Ltd. v. E.W. Saybolt & Co., Inc. 1988 , 207 5CCA; 29,4.7; 65,5.2
The Ingersoll Milling Machine Co. v. M/V Bolena 1988 , 223 2CCA; 68,6.1
Sylvester Hayes v. Wilh Wilhelmsen Enterprises, Ltd. 1988 , 259 11CCA; 7,2; 229,6.6
Empire Distributors, Inc. v. United States Lines, Inc. 1988 , 455 SDGa; 51,7.4
United States of America v. Ultramar Shipping Co., Inc. 1988 , 527 SDNY; 63,7.4; 70,7.4; 71,7.4; 151,7.4; 156,7.4
Octonia Trading Ltd. - Stinnes Interoil GMBH 1988 , 832 Arb; 163,6.2
Louis Dreyfus Corp. v. 27,946 Long Tons of Corn 1988 , 1053 5CCA; 252,6.2
E.A.S.T., Inc. v. M/V Alaia 1988 , 1396 EDLa; 17,5.2

The Federal Reporter (F.), The Federal Reporter, Second Series (F 2d.) och United States Reports (U.S.)

I alfabetisk ordning.

The Ada (1916) 239 F. 360 SDNY; 225,6.2; 227,6.2
Ansgar S.S. Co., Ltd. v. William W. Brauer S.S. Co. (1903) 121 F. 426 SDNY; 65,5.2; 82,5.2; 47,7.4
The Astraea (1903) 124 F. 83 EDNY; 6,6.7
Balcarres Brook S.S. Co. v. Grace (1896) 75 F. 1017 2CCA; 234,6.2; 47,6.6; 174,6.6
Baltimore & Ohio Southwestern Railway Co. v. Voigt (1899) 176 U.S. 498; 336,6.2
Baltimore & O.R. Co. v. United States (1953) 201 F 2d. 795 3CCA; 8,8
Bjorneford (1921) 271 F. 682 2CCA; 84,7.5
British & Foreign Marine Ins. Co. vs. Kilgour S.S. Co. (1910) 184 F. 174 SDNY; 103,6.7
British Maritime Trusts, Ltd. v. Munson S.S. Line (1906) 149 F. 533 SDNY; 9,8
Bull v. United States (1935) 295 U.S. 247; 382,6.2
Caledonia (1894) 157 U.S. 124; 228,6.2; 338,6.2; 36,7.3; 55,7.5
The Carib Prince (1898) 170 U.S. 655; 338,6.2; 339,6.2
The Ceres (1896) 72 F. 936 2CCA; 139,6.2; 228,6.2; 6,6.7; 69,6.7; 91,6.7; 11,6.9; 28,6.9
Church Cooperage Co. v. Pinkney (1909) 170 F. 266 2CCA; 338,6.2; 59,7.4

Clydesdale Shipowners' Co. v. William W. Brauer S.S. Co. (1903) 120 F. 854 SDNY; 65,5.2; 74,6.1
Commercial Molasses Corp. v. New York Tank Barge Corp. (1941) 314 U.S. 104; 40,7.4
Culliford v. Gomila (1888) 128 U.S. 135; 227,6.2
Dampskibs Aktieselskabet Jan v. Cargo of Jute Butts (1923) 298 F. 164 SDNY; 47,6.6; 107,6.6
The Empire (1895) 69 F. 101 5CCA; 77,6.1; 202,6.6
Falls of Keltie S.S. Co. v. United States & Australasia S.S. Co. (1901) 108 F. 416 SDNY; 91,6.7; 83,7.5
Glasgow Shipowners' Co. Ltd. v. Munson S.S. Line (1930) 44 F 2d. 826 EDPa; 78,7.5
Glymont (1932) 56 F 2d. 252 SDNY; 81,6.6; 135,6.6
The Hurstdale (1909) 169 F. 912 SDNY, (1910) 179 F. 371 2CCA; 11,5.2; 82,5.2; 44,6.7
The John A. Briggs (1903) 120 F. 6 3CCA; 204,6.6; 208,6.6
W. & C.T. Jones S.S. Co. v. Barnes-Ames Co. (1917) 244 F. 116 2CCA; 51,6.2
The Kaupanger (1917) 241 F. 702 SDNY; 73,6.6; 238,6.6
A. Kemp Fisheries, Inc. v. Castle & Cooke, Inc. (1988) 852 F 2d. 493 9CCA; 21,5.2; 19,7.3
Lucayan Transports, Ltd. v. McCormick Shipping Corp. (1951) 188 F 2d. 202 5CCA; 11,6.9
Luckenbach vs. W.J. McCahan Sugar Refining Co. (1918) 248 U.S. 139; 54,7.5
Menantic S.S. Co. v. Pierce (1898) 88 F. 308 SDNY; 79,6.6; 262,6.6
Metropolitan Coal Co. v. Howard (1946) 155 F 2d. 780 2CCA; 213,6.2; 338,6.2; 461,6.2
Munson S.S. Line v. Miramar S.S. Co (1908) 166 F. 722 2CCA; 249,6.2; 91,6.7; 83,7.5; 8,8
Noyes v. Munson S.S. Line (1909) 173 F. 814 SDNY; 91,6.7
Ontario Paper Co. Ltd. v. Neff (1919) 261 F. 353 7CCA; 79,6.1
Oxford Paper Co. v. The Nidarholm (1931) 282 U.S. 681; 235,6.6; 239,6.6; 193,7.4
Patagonia S.S. Co. v. Gans S.S. Line (1917) 243 F. 532 2CCA; 78,6.1; 69,6.6; 70,6.6; 262,6.6
The Pennsylvania (1873) 86 U.S. 125; 3,7.4
Pennsylviania R. Co. v. Miller (1941) 124 F 2d. 160 5CCA; 382,6.2
The Saigon Maru (1920) 267 F. 881 DOre; 227,6.2; 73,6.6; 78,6.6
The Santona (1907) 152 F. 516 SDNY; 235,6.6
Sewall v. Wood (1905) 135 F. 12 3CCA; 73,6.1; 109,6.6; 143,6.6
The Silvia (1898) 171 U.S. 462; 63,7.4; 13,7.5
Steamship Knutsford Co., Ltd. v. Barber & Co., Inc. (1919) 261 F. 866 2CCA; 37,6.7
S.O. Stray & Co., Inc. v. Trottier, Ltd & Co. (1922) 280 F. 249 DMass; 47,6.6; 202,6.6
South Seas Import Export Co. v. Malcolm (The Emily S. Malcolm) (1922) 278 F. 943 3CCA; 82,5.2; 47,6.6
South Shields Steam Shipping Co Ltd v. Forbes (1900) 99 F. 102 SDNY; 168,6.6
Southwark (1903) 191 U.S. 1; 92,7.4; 96,7.4
Vacarrezza v. 567,000 Gallons of Molasses (1906) 149 F. 792 EDNY; 237,6.2

Watts v. Camors (1885) 115 U.S. 353; 44,6.2; 345,6.2; 357,6.2; 13,6.5; 31,6.6; 109,6.6
Work v. Leathers (1878) 97 U.S. 379; 28,7.2

Society of Maritime Arbitrators (SMA)- serien

I nummerordning. Endast årtalet och numret har angivits i förteckningen

M.V. Ellen Klautschke 1965, 361; 5,6.1
Chios Navigation Co., Ltd. - The Pillsbury Co. 1970, 542; 17,6.6
M/S Giorgio Parodi/ M/S Donatella Parodi 1959, 548; 10,6.8
M/V Kronos 1957, 550; 50,6.6
M/S Ionian Mariner 1971, 601; 50,6.6
M/V Vendelso 1971, 663; 228,6.2; 242,6.2; 248,6.2
M/S Seagull 1972, 700; 35,6.6; 38,6.6; 203,6.6
M/V Pacsea /M/V Pacsun 1972, 746; 139,6.2; 49,6.7; 56,6.7; 64,6.7; 67,7.5
M/S Panagiotis Xilas 1975, 1035; 10,5.1; 237,6.2; 124,6.6; 42,6.7; 49,6.7
M/V Mimi Methenitis 1976, 1037; 58,5.2
M/V Mini Lap 1976, 1077; 64,6.7
Makedonia 1976, 1086; 14,6.7; 50,6.7; 60,6.7
Fu Chiao 1977, 1089; 63,5.2; 465,6.2
Intressentskapet Siregas - Coral Navigation Co., Inc. (Tordenskiold) 1977, 1091; 139,6.2; 47,7.3; 163,7.4
M/T Stolt Argobay 1976, 1098; 172,7.4; 67,7.5; 84,7.5
M/V Hiei Maru 1977, 1106; 237,6.2; 29,6.6; 59,6.6; 204,6.6
M/S Dimitris L.F. 1977, 1110; 37,6.7
S.T. Eland 1977, 1135; 465,6.2; 37,6.7
M/V Eldina 1977, 1147; 19,6.8; 20,6.8; 13,7.6
M/V Medita 1977, 1150; 100,6.7; 84,7.5
M.V. Robertina 1977, 1151; 48,6.6; 237,6.6
M/V Vitoria /M/V Vanja 1977, 1175; 198,6.7
Olympic Garland 1978, 1209; 248,6.2
Aghia Marina 1978, 1236; 42,6.7
S/T Golar Kansai 1978, 1263; 239,6.2; 248,6.2
M.V. Syra 1978, 1278; 242,6.2; 248,6.2; 14,6.7; 42,6.7; 91,6.7; 76,7.5
Bjorn Ragne 1979, 1298; 45,6.4; 32,6.6; 66,7.5; 67,7.5; 9,7.6
M/V Drosia 1979, 1303; 40,6.7; 49,6.7
M/V Leslie 1979, 1341; 104,6.7; 9,7.6
M/V New Apollo 1979, 1349; 78,6.6; 81,6.6
M/S Eastern Street 1979, 1352; 139,6.2; 12,6.8; 4,6.9
M/V Amorgos 1979, 1356; 44,6.1; 50,6.2; 20,7.3; 75,7.4
Efplia 1979, 1359; 96,6.7
M/T Stolt Capricorn 1979, 1375; 31,6.4; 51,6.4
Santa Maria Shipowners & Trading Ltd. - Unimarine, Inc. 1979, 1390; 381,6.2
Aquarian Navigation Ltd. - Clark Oil & Refining Corp. 1980, 1410; 238,6.2; 96,6.7
M/S Chrysanthi G.L. 1980, 1417; 41,6.2; 97,6.7
M/V Aristogelos 1980, 1423; 139,6.2; 228,6.2; 381,6.2

M/V C.K. Apollo 1980, 1429; 97,6.7
S/S Ilkon Dalio 1980, 1430; 144,6.6; 11,6.8; 84,7.5
M/V Dimitris LF 1980, 1432; 17,6.6; 135,6.6; 238,6.6; 240,6.6
M/V Tharros 1980, 1480; 34,6.6; 204,6.6
M/S Argo Master 1980, 1489; 113,6.7
M/T Northern Star 1980, 1494; 248,6.2; 249,6.2; 111,6.7
M.V. Pep Orient 1981, 1538; 14,6.7; 114,6.7
M/T Sanko Bay 1981, 1565; 30,6.6; 131,6.6
S.S. Mount Athos 1981, 1570; 42,6.7; 91,6.7; 100,6.7
M/V Mare Felice 1981, 1582; 42,6.7; 91,6.7
M/S Helindas 1981, 1589; 248,6.2; 37,6.7; 91,6.7
M/V Giannis 1981, 1606; 66,5.2; 34,6.6; 49,6.6; 149,6.6
M/V Nopal Camille 1982, 1623; 22,6.8
Chrisdan Trader 1982, 1634; 1,5.2; 21,5.2; 76,6.1
Garbis 1982, 1647; 31,6.6; 34,6.6; 50,6.6; 108,6.6; 135,6.6
M/S Aktion 1982, 1651; 15,6.6; 139,6.6
M/V Continental Charterer 1982, 1672; 39,7.3
M.V. Tindalo 1982, 1697; 179,6.2
M/V Extraco II 1982, 1705; 174,6.6
M/V Spray Cap 1982, 1706; 18,5.2; 22,5.2; 65,5.2; 14,6.7; 40,6.7; 42,6.7; 49,6.7; 91,6.7
M/S Garbis 1982, 1714; 382,6.2
M/V Atlantico 1982, 1723; 381,6.2
Amoco Cairo 1982, 1725; 75,6.7
M/T Go Go Runner 1982, 1746; 138,6.2; 226,6.2
M/V Transoceania Silvia 1982, 1748; 9,8
M/V Gedeh 1982, 1753; 242,6.2; 245,6.2; 248,6.2; 34,6.7; 49,6.7; 60,6.7
M/V Grace V 1982, 1760; 67,7.5
M/V Don Antonio Botelho 1983, 1775; 381,6.2
M/V Golden Swan 1983, 1795; 381,6.2
Overseas Washington 1983, 1801; 66,5.2; 215,6.2; 237,6.2; 73,6.6; 84,7.5
M/V Polyclipper 1983, 1809; 67,7.5
M/T Philippe Noir 1983, 1843; 109,6.7
M/V Carib Sun 1983, 1850; 48,6.2; 51,6.2; 464,6.2
Grand Navigator 1983, 1853; 21,5.2; 66,5.2; 51,6.2; 237,6.2; 444,6.2; 464,6.2; 50,6.6;137,6.6; 238,6.6
M/V Neda 1983, 1893; 9,8
M/V Treasure Island 1983, 1898, 1776; 60,5.2; 83,5.2; 237,6.2; 461,6.2; 66,6.6
M/V Pacific Reliance 1983, 1899; 5,6.6
M/V Ocean Merchant 1983, 1905; 50,6.2
M/V Edelweiss 1983, 1907; 40,6.7
S/S Marine Chemist 1983, 1909; 40,6.2; 47,6.2; 51,6.2
M/V World Kingdom 1983, 1910; 381,6.2
M/V Eurobulker 1983, 1922; 99,6.7
M/V Bontrader 1983, 1924; 19,5.2; 52,6.1
M/V Sideri 1984, 1932; 226,6.6; 11,7.5; 9,8
M/V Manchester Concept 1984, 1935; 23,5.2; 51,6.2; 464,6.2; 13,6.8
Meikou Maru 1984, 1951; 78,6.6

Grand Brilliance 1984, 1960; 17,5.2
Khian Island/Eastern Pioneer 1984, 1962; 51,6.2; 464,6.2; 9,7.6
MV Frosso K 1984, 1969; 70,7.5
M/T Innovator 1984, 1974; 462,6.2
Panamax Venus 1984, 1979; 45,6.7; 114,6.7
Allegiance 1984, 1980; 204,6.6
Michelle C 1984, 1992; 45,6.2; 50,6.2; 36,6.7; 114,6.7
M/V Amgis Katasyrti 1984, 2003; 14,6.7
M/V Filiatra Legacy 1986, 2024, se 2331
M/V Capetan Kostis 1986, 2026; 81,6.7; 91,6.7; 92,6.7
M/V United Bounty 1984, 2040; 244,6.2; 14,6.7; 50,6.7; 99,6.7; 100,6.7; 113,6.7; 12,7.6
S/S Pioneer Crusader 1984, 2045; 9,7.6
M/S Garbis 1985, 2053; 184,6.6
Manila Enterprise 1985, 2060; 14,6.7; 67,7.5
M/V Ming Joy 1985, 2061; 9,8
M/S Capitaine Constante 1985, 2091; 382,6.2
T/T Zakynthos 1985, 2097; 66,5.2; 46,6.2; 9,7.6
M/S Neptune Kiku 1985, 2102; 22,5.2; 52,6.6
M/V Procer Ignacio Iturbe 1985, 2109; 55,6.2; 139,6.2; 96,7.4; 30,7.5
M/T Phoenix Star 1985, 2120; 55,6.2; 407,6.2
Alvorada 1985, 2131; 181,6.2
M/V Mermaid One 1985, 2134; 181,6.2
Agia Paraskevi 1985, 2137; 32,6.4; 40,6.4; 64,6.4
OBO Ermoupolis 1985, 2144; 14,6.7
M/V Good Champion 1985, 2148; 22,5.2; 207,6.2; 20,6.6; 66,6.6
M/T Frances Hammer 1985, 2182; 13,6.8
M/V Sonisbon 1986, 2185; 62,5.2; 66,5.2; 9,7.6
M/V Milly Gregos 1986, 2190; 93,6.7; 75,7.4
Furness Withy - Maria Jose Shipping Co. 1986, 2205: 9,7.6
M/T Columbia Liberty/M/T Amoco Europa 1986, 2220: 111,6.7; 112,6.7
Mykali II 1986, 2240; 37,6.7; 91,6.7
M/V Acmi 1986, 2251; 104,6.7
M/V Theokos 1986, 2253; 381,6.2
S/S Allegiance 1986, 2262; 204,6.6
M/T Hexagram 1986, 2269; 75,6.7; 109,6.7; 111,6.7; 112,6.7
M/V Georgios Matsas 1986, 2294; 381,6.2
M/V Sally Stove 1986, 2320; 66,5.2; 9,7.6
M/V Filiatra Legacy 1986, 2331; 13,6.7; 14,6.7; 71,6.7; 97,6.7; 12,7.6
Cities Services Co. - Leif Hoegh & Co. A/S 1987, 2362 A; 76,6.6; 88,6.6
M/V Konkar Pioneer 1987, 2369; 65,5.2
M/V Hickory 1987, 2370; 96,7.4
Oswayo 1987, 2391; 228,6.2; 11,7.6
M/V Captain Gregos 1987, 2404; 103,7.4
M/V Taxiarchis 1987, 2406; 73,6.4; 9,7.6; 14,7.6
Overseas Shipping & Logistics, Inc. - Cabinda Gulf Oil Co. 1987, 2418; 202,6.6
Solina 1987, 2433; 1,9
Gogo Runner 1987, 2438; 174,7.4

M/V South Cross 1987, 2444; 17,6.8
M/V Ming Summer 1988, 2490; 103,7.4; 78,7.5;
Balbina 1988, 2495; 79,7.5
M.V. Pacduke/M.V. Pacduchess 1988, 2502; 65,5.2; 9,6.1; 73,6.6; 147,7.4

LITTERATURFÖRTECKNING

LITTERATUR

Aaltonen	Aaltonen, Aimo O.: Irtaimen kauppa. Vammala 1979
Aaltonen (I)	-:Tavaran virheistä. Hankintaa koskeva kauppaoikeudellinen tutkimus. Porvoo 1965
Aarnio	Aarnio, Aulis: Oikeussäännösten tulkinnasta. Tutkimus lainopillisen perustelun rationalisuudesta ja hyväksyttävyydestä. Helsinki 1982
Adlercreutz I	Adlercreutz, Axel: Avtalsrätt I. Lund 1982
Adlercreutz II	-:Avtalsrätt II. Lund 1978
Agell	Agell, Anders: Säljarens ansvar för faktiska fel enligt jordabalken och köplagen. SvJT 1972 ss 721-748
Aho	Aho, Matti L.: Varallisuusoikeudellisen oikeustoimen tulkinnasta. Porvoo 1968
Allen	Allen, Hervey C.: Liens: Liabilities Arising from Delay or Failure in Performance. Tulane Law Review 1975 vol 49 s 970 ff
Alm & Pehrsson	Alm, Sven-Göran & Pehrsson, Christer: Sjövärdighet före och under resan. Sjörättsföreningen i Göteborg. Skrifter 1976:53
Almelöv	Almelöv, Jörgen: Dom på naturaluppfyllelse av bareboat- og tidscertepartier. Inledning på Sjøretts- og petroleumsrettsseminarene vid Nordisk Institutt for Sjørett 16.3.1988
Almén & Eklund	Almén, Tore & Eklund, Rudolf: Om köp och byte av lös egendom. Stockholm 1960
Andersen	Andersen, Kristen: Kjøpsrett. Oslo 1962
Andersen (Skade)	-:Skadeforvoldelse og erstatning. Oslo 1976
Anderson	Anderson, Cromwell A.:Time and Voyage Charters: Proceeding to Loading Port, Loading, and Related Problems. Tulane Law Review 1975 vol 49 ss 880-898
Appleby & Meisel	Appleby, George & Meisel, Frank: "Hongkong Fir" Revisited: The House of Lords and Certainty in Contracts. LMCLQ 1982 ss 592-610
Arnholm	Arnholm, Carl Jacob: Privatrett III. Almindelig obligasjonsrett. Oslo 1974
Ask	Ask, John: Om häfvande af fraktaftal. Lund 1891
Astle	Astle W.E.: Hague Rules Law Digest. London 1981
Astle (Legal)	-:Legal Developments in Maritime Commerce. Matters of General Interest and Importance Arising out of Selected Legal Issues. London 1983

Atiyah (Misrepresentation)	Atiyah, P.S.: Misrepresentation, Warranty and Estoppel. Essays on Contract. Oxford 1986 ss 275-328
Atiyah (Sale)	-:The Sale of Goods. London 1982
Aubert	Aubert, L.M.B.: Den norske obligationsrets specielle del. Forste bind. Kristiania 1901
Augdahl	Augdahl, Per: Den norske obligasjonsretts almindelige del. Oslo 1978
Aurejärvi	Aurejärvi, Erkki: Irtaimen kaupan takuuehdot. Jyväskylä 1981
Aurejärvi (Luotto)	-:Luotto- ja maksuvälineet. Jyväskylä 1986
Baker	Baker, W.A.: Fra hjulbåt til atomskip. Det maskindrivne skips historie. Deventer 1965
Baker	Baker, Charles G.C.H.: The Safe Port/Berth Obligation and Employment and Indemnity Clauses. LMCLQ 1988 ss 43-59
Baker & David	Baker, G.C.H. & David, Paul: The Politically Unsafe Port. LMCLQ 1986 ss 112-128
Ball	Ball, S.N.: Charter-parties Fixed "subject to details". LMCLQ 1984 ss. 250-254
Ballentine	Ballentine, James A.: Law Dictionary with Pronunciations. New York 1948
Barclay	Barclay, C.: Speed and Consumption Warranties. LMCLQ 1974 ss 13-24
Barclay (Lloyd's 1975)	se Barclay & Diamond & Besman
Barclay & Diamond & Besman	Barclay, Cedric & Diamond, Anthony & Besman, John: Termination (Frustration, Repudiation, Cancellation and Withdrawal of Ship). Charter-party Disputes II. Lloyd's of London Press. London 1975
Bar-Lev	Bar-Lev, Joshua: Liability of a Vessel Classification Society Cannot Be Based on Warranty of Seaworthiness. JMLC 1972-1973 vol 4 ss 334-337
Bates	Bates, J.M.: Safety Requirements and Certification of Ships. Ocean Chartering. UNCTAD-SIDA Seminar on Ocean Chartering. Stockholm 1979 ss 85-92
Beckman	Beckman, Rudolf: Handbok i sjörätt. Helsingfors 1971
Beckman (Befälhavarens)	-:Om fartygsbefälhavarens rättsliga ställning I. Åbo 1936
Befraktning	Gorton, Lars & Ihre, Rolf & Sandevärn, Arne: Befraktning. Stockholm 1978
Benedict	Benedict on Admiralty. Volume 2 B. New York 1985
Benedict (2A)	- . Volume 2 A. New York 1985
Bengtsson	Bengtsson, Bertil: Hävningsrätt och uppsägningsrätt vid kontraktsbrott. Stockholm 1967

Bengtsson (Särskilda)	-:Särskilda avtalstyper I. Stockholm 1976
Bengtsson (Nyttjanderätt)	-:Nyttjanderätt till fast egendom. Hyra, arrende, tomträtt, bostadsrätt m.m. Stockholm 1974
Benjamin's	Benjamin's Sale of Goods (ed. A.G.Guest). London 1987
Bentzon	Bentzon, Viggo: Den Danske Søret. København 1899
Berdal & Berg	Berdal, Mimi K. & Berg, Marianne: Funksjonsfordeling og rederidrift. Oslo 1987
Berlingieri	Berlingieri, Francesco: The Allocation of Risk of Delay in Voyage Charter Parties. JMLC 1976-1977 vol 8 ss. 497-504
Bernitz	Bernitz, Ulf: Standardavtalsrätt. Stockholm 1987
Bes	Bes, J.: Tanker Shipping. Practical Guide to the Subject for All Connected with the Tanker Business. Hilversum 1963
Besman (Lloyd's 1975)	se Barcaly & Diamond & Besman
Besman (Lloyd's 1977)	Besman, J.P.J.: FONASBATIME - Could It Be the Solution? A two-day seminar: Time Charters - Why the Confusion. Lloyd's of London Press. London 1977
Besman (Lloyd's 1980)	-:Dry Cargo Broker's Point of View. Time Charters. An examination of Problem Areas and Solutions. Lloyd's of London Press. New York 1980
Björkelund	Björkelund, Carl-Gustav: Sjövärdighet och ansvar. Stockholm 1970
Björkelund (Redarens)	-:Redarens ansvar för självständiga medhjälpare. AfS 1966 vol 8 ss 245-294
Bomgren	Bomgren, Gunnar: Några reflexioner kring konossementskonventionens kausalbegrepp. Teori och praxis. Skrifter tillägnade Hjalmar Karlgren. Stockholm 1964 ss 37-48
Bond Smith (JMLC)	-:Recent Developments in the Law of Damages for Breach of Charter. JMLC 1981-1982 vol 13 ss 313-322
Brækhus (Sikkerhet)	Brækhus, Sjur: Sikkerhet i certepartier og certepartifrakter. Festskrift til Knut Rodhe. Stockholm 1976. Ingår i Fra kreditretten og andre rettsområder. Oslo 1978 s. 279 ff
Brækhus (MarIus 1975:3)	-:Skibsbegrepet. Skibs nasjonalitet. Skibsmåling og -identifisering. MarIus 1975:3
Brækhus (MarIus 1975:2)	-:Sjørettens område og særpreg. MarIus 1975:2
Brækhus (MarIus)	-:Fraktavtalen. Definisjon. Innledning. MarIus 1975:1
Brækhus (Forelesninger)	-:Forelesninger over sjørett. Oslo 1973
Brækhus (Mangler)	-:Mangler vid solgt skib. Norwegian Shipping News 1967. Ingår i Juridiske arbeider fra sjø og land. Oslo 1968 ss 427-449

Brækhus (AfS 3)	-:Anm. av Kurt Grönfors: Befraktarens hävningsrätt och sjöfraktavtalets konstruktion. Handelshögskolan i Göteborg skriftserie 1959 nr 2. Göteborg 1959. AfS 1959 vol 3 ss 612-614
Brækhus (Ishindringer)	-:Ishindringer ved reisebefraktning. Handelshögskolans i Göteborg skrifter 1949:3. Ingår i Juridiske arbeider fra sjø og land. Oslo 1968 ss 223-253
Brækhus (Negative)	-:En analyse og vurdering av den såkalte negative kontraktinteresse i nordisk kontraktrett. TfR 1947. Ingår i Juridiske arbeider fra sjø og land. Oslo 1968 ss. 43-59
Brækhus (Meglerens)	-:Meglerens rettslige stilling. Olso 1947
Brækhus & Rein	Brækhus, Sjur & Rein, Alex.: Håndbok i P & I forsikring. Oslo 1979
Brænne & Sejersted	Brænne, S.B. & Sejersted, F.: Hydro-certepartiet med konossement. Oslo 1949
Bredholt & Philip	Bredholt, Jørgen & Philip, Allan: Søloven med kommentarer. Århus 1986
Brunsvig	Brunsvig, Per: Konstruksjonsansvar ved bygging av skip. AfS 1973 vol 13
Bull	Bull, Hans Jacob: Avtalte standardvilkår som privat lovgivning. Lov, dom og bok. Festskrift till Sjur Brækhus. Oslo 1988 ss 99-114
Bulow	Bulow, Lucienne Carasso: Consequential Damages and the Duty to Mitigate in New York Maritime Arbitrations. LMCLQ 1984 ss 622-642
Cadwallader	Cadwallader, F.J.J.: Charter Parties - Distribution of Functions - Shipowner and Charterer. UNCTAD-SIDA Seminar on Ocean Chartering. Stockholm 1979 ss 94-105
Calamari & Perillo	Calamari, John D. & Perillo Joseph, M.: The Law of Contracts. St. Paul 1977
Capelle	Capelle, Karl-Hermann: Die Frachtcharter in rechtsvergleichender Darstellung. Rostock 1940
Carver	Carver's Carriage by Sea. Volume 1 & 2. Thirteenth Edition by Raoul Colinvaux. London 1982
Cervin	Cervin, Ulf: Om passivitet inom civilrätten. Lund 1960
Cheshire	Cheshire Fifoot and Furmston's Law of Contract. M.P.F. Furmston. Historical introduction, A.W.B. Simpson. London 1986
Chitty	Chitty on Contracts. Volume I. London 1983
Chorley & Giles	Chorley & Giles' Shipping Law. N.J.J. Gaskell, C. Debattista and R.J. Swatton. London 1987
Christensen	Christensen, Anna: Studier i köprätt. Stockholm 1970
Chydenius I	Chydenius, Jakob Wilhelm: Lärobok i finsk kontraktsrätt I. Helsingfors 1923

Chydenius II	-:Lärobok i finsk kontraktsrätt II. Helsingfors 1925
Clarke	Clarke, Malcolm: Fundamental Breach of Charter-Party. LMCLQ 1978 ss 472-476
Clarke (1977)	-:Seaworthiness in Time Charters. LMCLQ 1977 ss 493-497
Claviez	Claviez, Wolfram: Sjöfartsleksikon - en maritim håndbok. Oslo 1980
Cohen	Cohen, Michael Marks: Confusion in the Drafting and Application of Off-hire Clauses - Time Charters: Why the Confusion? A two-day seminar. Lloyd's of London Press. London 1977
Cohen (JMLC 9)	se Cohen (JMLC 1977-78 vol 9 ss 343-361)
Conper	Conper, Frank E.: The Deep Draught Vessel and the Proposed International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. JMLC 1976-1977 vol 8
Corkhill	Corkhill, Michael: The Tonnage Measurement of Ships. London 1980
Cufley	Cufley, C.F.H.: Ocean Freights and Chartering. London 1962
Daal & Ahrne	Daal, Sven-Erik & Ahrne, Gustaf: Transportförsäkring och haverikunskap. Stockholm 1979
Dahlström	Dahlström, Joh. N.: Den svenska privata sjörätten. Stockholm 1882
Davies	Davies, Donald: The "Arrived Ship" Concept and Time Lost Waiting for a Berth Clause. London 1977
Davies (Assessment)	-:Assessment of Damages for Inadequate Vessel Performance Under Time Charters. JMLC 1983 vol 14 s 595 ff
Debattista	Debattista, Charles: Charter-party Fixtures "subject details" - Further Reflections. LMCLQ 1985 ss 241-253
Devlin	Devlin, Patrick Sir: The Principles of Construction of Charterparties, Bills of Lading and Marine Policies. AfS 1952 vol 1 ss 281-297
Diamond	Diamond, Anthony: Owners' Responsibilities and the Exceptions Clauses Relating to Them. Time Charters: Why the Confusion? A two-day seminar. Lloyd's of London Press. London 1977
Diamond (Lloyd's 1975)	se Barclay & Diamond & Besman
Diplock	Diplock, Kenneth: Breach of the Contract of Carriage by Sea. Handelshögskolans i Göteborg skrifter 1967:6
Ditlev-Simonsen	Ditlev-Simonsen, Arild: Kansellering av langtidscertepartier. AfS 1977 vol 14 ss 448-467
Dover	Dover, Victor: A Handbook to Marine Insurance. London 1957
Eckhoff	Eckhoff, Torstein: Rettskildelaere. Oslo 1975

Ekström	Ekström, F.W.: Privaträttens allmänna läror. Utgiven av Einar Cavonius. Helsingfors 1921
Ekström (JFT)	-:Något om s.k. förutsättningar vid rättsärenden. JFT 1920 ss 1-24
Endresen	Endresen, Clement: Opplysningsplikt i sjøforsikring: Omfang, reaksjoner og forholdet til sikredes omsorgsplikter. MarIus 1981:65
Ericsson	Ericsson, Mats: Fair wear and tear. Uppsatser i sjörätt. Sjörättsföreningen i Göteborg. Skrifter 1976:53
Ewart	Ewart, W.D.: Bunkers. A Guide for the Ship Operator. London 1982
Falkanger (Kvantumskontrakten 1985)	Falkanger, Thor: Kvantumskontrakten i lys av formularene Intercoa og Volcoa samt Sjølovkomiteens utkast til lovregler av 1985. MarIus 1986:110
Falkanger (Fremmed tonnasje)	-:Bruk av fremmed tonnasje - et alternativ til egen tonnasje. AfS 1982 vol 14 ss 591-606
Falkanger (UNCTAD-SIDA)	-:The Risk of Loss or Damage to the Goods. UNCTAD-SIDA Seminar on Ocean Chartering. Stockholm 1979 ss 106-110
Falkanger (Identitetsendringer)	-:Identitetsendringer på bortfraktersiden. AfS 1972 vol 11 ss 525-589
Falkanger (Leie)	-:Leie av skib. Rettslige studier i bare-boat certepartiets problemer. AfS 1969 vol 10
Falkanger (Sammenligning)	-:En sammenligning mellom engelske og norske prinsipper for fortolkning av kontrakter. AfS 1969 vol 9 ss 537-566
Falkanger (Incorporation)	-:The Incorporation of Charter-party Terms into the Bill of lading. Six Lectures on the Hague Rules. Handelshögskolans i Göteborg skrifter 1967:3 ss 55-87
Falkanger (Konsekutive)	-:Konsekutive reiser. AfS 1965 vol 8 ss 1-243
Falkanger (Transportkontrakter)	-:Kontrakter om skipning av et bestemt kvantum (Transportkontrakter). AfS 1961 vol 5 ss 371-413
Falkanger & Bull	Falkanger, Thor & Bull, Hans Jacob: Innføring i Sjørett. Oslo 1982
Farnsworth	Farnsworth, E. Allan: Contracts. Boston/Toronto 1982
Fartygsteknik	Jahnke, Ulrich & Kjellstenius, Börje & Olsson, Rolf: Fartygsteknik. Stockholm 1980
Fikentscher	Fikentscher, Wolfgang: Schuldrecht. Berlin 1971
Finsk jurisdiktion/Björkholm	Finsk jurisdiktion över främmande fartyg. Red. Peter Wetterstein. Del II. Michaela Björkholm, Finska

	myndigheters tvångsåtgärder mot främmande fartyg. Åbo 1986 ss 495-784
Finsk jurisdiktion/Wetterstein	Finsk jurisdiktion över främmande fartyg. Red. Peter Wetterstein. Del I. Peter Wetterstein, Främmande fartyg som grund för finsk domstolsbehörighet. Åbo 1986 ss 23-80
Finsk privaträtt	Finsk privaträtt. Red. Erkki Aurejärvi. Jyväskylä 1987
Freehill	Freehill, George B.: Mutually Excepted Perils. Tulane Law Review 1975 vol 49 s 899 ff
Gade & Woxholth	Gade, Fred-Arne & Woxholth, Geir: Offshorecertepartier i rettslig belysning. Oslo 1979
Gaskell	Gaskell, N.J.J.: Economic Loss in the Maritime Context. LMCLQ 1985 ss 81-117
Gebb	Gebb, Sheldon A.: The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis. Tulane Law Review 1975 vol 49 s 764 ff
van Gelder	van Gelder, Michael A.: Arbitration and Time Charters. Time Charters. An Examination of Problem Areas an Solutions. Lloyd's of London Press. New York 1980
George	George, Anthony: The New Institute Cargo Clauses. LMCLQ 1986 ss 438-467
Gilmore & Black	Gilmore, G. & Black, C.L. Jr.: The Law of Admiralty. Brooklyn 1957
Glenn Bauer	Glenn Bauer, R.: Responsibilities of Owner and Charterer to Third Parties - Consequences Under Time and Voyage Charters. Tulane Law Review 1975 vol 49 s 995 ff
Goddy Jr.	Goddy, Lloyd W. Jr.: U.S. Coast Guard Safety Requirements for Foreign Ships. Insinöörijärjestöjen kolutuskeskus - Ingenjörsorganisationernas Skolningscentral ry. Julkaisu 17-76. Helsinki 1976
Godenhielm	Godenhielm, Berndt: Lärobok i kontraktsrätt. Lovisa 1977
Godenhielm (Huoneenvuokralaki)	-:Uusi huoneenvuokralaki. Porvoo 1964
Godenhielm (Om säljarens)	-:Om säljarens bundenhet under ändrade förhållanden. Helsingfors 1954
Gomard	Gomard, Bernhard: Obligasjonsretten i en nøddeskal. 1. - 2. Hæfte, København 1972, 3. Hæfte, København 1973
Gordan	Gordan, John D., III: The Liability of Marine Surveyors and Ship Classification Societies. JMLC 1988 vol 19 ss 301-306

Gorton (Skeppsmäklarens)	Gorton,Lars: Skeppsmäklarens roll - några juridiska funderingar. Lov, dom og bok. Festskrift till Sjur Brækhus. Oslo 1988 ss 173-189
Gorton (Shipping)	-:Shipping and Contracting. Skrifter utgivna av Juridiska föreningen i Lund 55. Lund 1983
Gorton (Anm.)	-:Anm. av Grauers: Fel i sålt skepp. AfS 1982 vol 14 ss 747-752
Gorton (Nationell)	-:Nationell rätt och internationella köpavtal. Några utblickar. Lund 1981
Gorton (Eskalationsklausuler)	-:Eskalationsklausuler i skeppbyggnadskontrakt. AfS 1976 vol 14 ss 365-395
Gorton (Common)	-:The Concept of Common Carrier in Anglo-American Law. Sjörättsföreningen i Göteborg. Skrifter 1971:43
Gorton & Ihre	Gorton, Lars & Ihre, Rolf: A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts. London 1976
Gorton & Ihre & Sandevärn	Se Befraktning
Gram	Gram, Per: Fraktavtaler og deres tolkning. Oslo 1977
Gram (Inndrivelse)	-:Inndrivelse av fraktkrav. MarIus 1979:41
Gram (Chartering)	-:Chartering Problems from an International Point of View. MarIus 1976:10
Grauers	Grauers, Folke: Fel i sålt skepp. Tullbergs Klippan 1980
Grobgeld & Hertzman	Grobgeld, Lennart & Hertzman, Olov: Fel, hållbarhet och garanti. SvJT 1981 ss 241-285
Grundtvig	Grundtvig, L.A.: Kort fremstilling af den danske søret. København 1907
Grönfors (SvJT 1988)	Grönfors, Kurt: Fraktavtalet och den allmänna avtalsrätten. SvJT 1988 ss 181-202
Grönfors (Avtalslagen)	-:Avtalslagen. Stockholm 1984
Grönfors (Inledning)	-:Inledning till transporträtten. Lund 1984
Grönfors (Sjölagens)	-:Sjölagens bestämmelser om godsbefordran. Under medverkan av Lars Gorton. Stockholm 1982
Grönfors (Tidsfaktorn)	-:Tidsfaktorn vid transportavtal. Sjörättsföreningen i Göteborg. Skrifter 1974:47
Grönfors (Successiva)	-:Successiva transporter. En studie i transportöransvar. Stockholm 1968
Grönfors (Ställningsfullmakt)	-:Ställningsfullmakt och bulvanskap. Stockholm 1961
Grönfors (Befraktarens)	-:Befraktarens hävningsrätt och sjöfraktavtalets konstruktion. Handelshögskolans i Göteborg skrifter 1959:2
Grönfors (SvJT 1958)	-:Några anmärkningar om friskrivningsklausuler i transportavtal. SvJT 1958 ss 517-525

Günther Petersen	Günther Petersen, J.: Ansvarsfraskrivelse. Med særligt henblik på aftalet om befordring, forvaring og bearbejdelse. København 1957
Hagberg	Hagberg, Lennart: Scancon-certepartiet, tillblivelse och innehåll. Handelshögskolans i Göteborg skrifter 1958:1
Hagstrøm	Hagstrøm, Viggo: Avhjelp av mangler ved mislighold av kontrakter. TfR 1986 ss 64-85
Hakapää	Hakapää, Kari: Marine Pollution in International Law. Material Obligations and Jurisdiction with Special Reference to the Third United Nations Conference on the Law of the Sea. Helsinki 1981
Hakulinen	Hakulinen, Y.J.: Velvoiteoikeus I. Helsinki 1965
Hakulinen (Vuokraoikeus)	-:Vuokraoikeus I. Maanvuokra. Helsinki 1967
Hakulinen (Perusteettoman)	-:Perusteettoman edun palautus. Siviilioikeudellinen tutkimus. Helsinki 1931
Halila	Halila, Jouko: Saamisoikeuksien kuittauksesta. Vammala 1961
Halila & Ylöstalo	Halila, Jouko & Ylöstalo, Matti: Saamisen lakkaamisesta. Vammala 1980
Hambro	Hambro, C.F.: Den privata sjörätten enligt svensk lagstiftning. Stockholm 1881
Hambro N	Hambro, Nicholas: Efterkrigstidens kriger og deres betydning for certepartiene. Lov, dom og bok. Festskrift till Sjur Brækhus. Oslo 1988 ss 203-212
Hammarskjöld	Hammarskjöld, K.H.L.: Om fraktavtalet och dess viktigaste rättsföljder. Uppsala 1886
Harrison	Harrison, R.P.: The International Association of Classification Societies. Insinöörijärjestöjen koulutuskeskus - Ingenjörsorganisationernas Skolningscentral. Helsinki 1976 ss IX 1-38
Hasselrot	Hasselrot, Berndt: Berndt Hasselrots juridiska skrifter. Åttonde bandet. Detta band innehåller uppsatser om lån, deposition, saklega, köp och fullmakt. Malmö 1924. Ett och annat om saklega ss 71-131
Haxthow	Haxthow, Viktor: Sjølovene med kommentar. Ajourfort ved advokat Egil Haxthow. Oslo 1979
Healy	Healy, Nicholas J.: Termination of Charter Parties. Tulane Law Review 1975 vol 49 s 845 ff
Healy (JMLC 13)	-:Commentary on 1981 Revision of the New York Produce Exchange Form Time Charter. JMLC 1981-1982 vol 13 ss 521-526
Healy (Lloyd's 1980)	-:Withdrawal and Cancellation. Time Charters. An Examination of Problem Areas and Solutions. Lloyd's of London Press. New York 1980
Hellner (Rediviva)	Hellner, Jan: Förutsättningsläran rediviva. Juhlajulkaisu. Matti Ylöstalo. Helsinki 1987 ss 133-155

Hellner (Kommersiell)	-:Kommersiell avtalsrätt. Kompendium av Jan Hellner. Stockholm 1986
Hellner I	-:Speciell avtalsrätt I. Köprätt. Stockholm 1982
Hellner II	-:Speciell avtalsrätt II. Kontraktsrätt. Stockholm 1984
Hellner (JFT)	-:Standardavtal vid avtalsslutande. Festskrift till Curt Olsson. JFT 1979 ss 281-300
Hellner (Skeppsbyggnads-kontrakt)	-:Skeppsbyggnadskontrakten och den allmänna köp- och avtalsrätten. AfS 1971 vol 11 ss 246-261
Hellner (TfR 1966)	-:Beräkning och begränsning av skadestånd vid köp. TfR 1966 ss 290-344
Hellner (Contractual)	-:The Limits of Contractual Damages in the Scandinavian Law of Sales. Scandinavian Studies in Law vol 10. Uppsala 1966 ss 37-79
Hellner (Försäkringsrätt)	-:Försäkringsrätt. Uppsala 1965
von Hertzen	von Hertzen, Hannu: Sopimusneuvottelut. Siviili-oikeudellinen tutkimus. Helsinki 1983
Hildén	Hilden, Seppo: IMCO, sen toiminta ja määräykset. Laivojen kansainväliset sopimukset ja kansalliset määräykset. Insinöörijärjestöjen koulutuskeskus - Ingenjörsorganistaionernas Skolningscentral. Julkaisu 17-76. Helsinki 1976
Holm	Holm, Leif: Erstatningsmålingen ved bortfrakterens mislighold av reisecertepartier. Stencil på Nordisk Institutt for Sjørett. Oslo 1971
Holman	Holman, H.: A Handy Book for Shipowners and Masters. London 1964
Holman (Lloyd's 1977)	Holman, Michael: Speed and Consumption Warranties in Time Charters. Time Charters: Why the Confusion? A two-day seminar. Lloyd's of London Press. London 1977
Honan	Honan, William J. III: Damages Recoverable by an Aggrieved Party to a Time Charter. Time Charters. An Examination of Problem Areas and Solutions. Lloyd's of London Press. New York 1980
Honan (JMLC)	Honan, William J. III: Defective Bunkers - What is a Shipowner to Do? JMLC 1981-1982 vol 13 ss 21-33
Honka	Honka, Hannu: Om fritidsbåtarnas sjövärdighet. Nöjesbåten. Juridiska frågor. Red. Peter Wetterstein. Åbo 1988 ss 107-167
Honnold	Honnold, John: Uniform Law for International Sales under the 1980 United Nations Convention. Deventer 1982
Hoppu (Rahdinottajan)	Hoppu, Esko: Rahdinottajan tavaravastuusta silmällä pitäen vastuuvarausoikeutta matkarahtauksessa. Vammala 1966

Hoppu (DL)	-:Lähilausekkeesta matkarahtauksessa. DL 1962 ss 341-374
Huser	Huser, Kristian: Avtaletolking. En innføring i avtaletolkingslærens alminnelige del. Bergen 1983
Ignatius	Ignatius, Kaarlo: Vakuutussopimuslaki. Vammala 1967
Jahnke & Kjellstenius & Olsson	Se Fartygsteknik
James	James, Philip, S.: Introduction to English Law. London 1972
Jantzen	Jantzen, Johs.: Håndbok i godsbefordring til sjøs. Annen utgave ved Nils Dybwaad. Oslo 1952
Jantzen (Baltcon)	-:Håndbok i Baltconcertepartiet. Annen og omarbeided utgave av Fredrik Munthe. Oslo 1954
Jantzen (Tidsbefragtning)	-:Tidsbefragtning. Kristiania 1919
Jantzen (Certepartier)	-:Certepartier och konossement. Stockholm 1913
Jowitt	Jowitt, Earl (Ed.): The Dictionary of English Law. Vol 1. London 1959
Jägerskiöld	Jägerskiöld, Stig: Internationellt-privaträttsliga problem i frakträtten. I. Certepartier. AfS 1954 vol 2 ss 8-45
Jørgensen	Jørgensen, Stig: Forudsaetning og mangel. Fire obligationsretlige afhandlinger. København 1965 ss 39-79
Jørgensen (1.)	-:Kontraktret. 1. bind. Aftaler. København 1971
Jørgensen (Liability)	-:Liability and Fault. Tulane Law Review 1975 vol 49 ss 329-345
Karlgren	Karlgren, Hjalmar: Om verkan av förutsättningsfel vid avtals ingående i fall av dolus eller culpa in contrahendo å motpartens sida. Avtalsrättsliga spörsmål. Lund 1954 ss 77-177
Karlgren (Felansvaret)	-:Felansvaret vid fastighetsköp enligt jordabalken. Lund 1976
Karlgren (Passivitet)	-:Passivitet. En köprättslig och allmänt avtalsrättslig studie. Stockholm 1965
Karlgren (Formkravet)	-:Formkravet vid fastighetsköp. Några anteckningar i anledning av en nyutkommen avhandling. SvJT 1952 ss 783-799
Karlgren (SvJT 1952)	-:En studie i förutsättningsläran inom nyaste tysk doktrin. SvJT 1952 ss 257-267
Kartio	Kartio, Leena: Maanvuokralaki hovioikeuskäytännössä. Helsinki 1988
Kivimäki	Kivimäki, T.M.: Esineen ominaisuuksiin kohdistuvasta erehdyksestä kaupassa. LM 1955 ss 1-65
Kivimäki & Ylöstalo	Kivimäki, T.M. & Ylöstalo, Matti: Suomen siviilioikeuden oppikirja. Porvoo 1973
Klaestad	Klaestad, Helge: Ansvars-fraskrivelse i befragtningsforhold. Kristiania 1924

Klami	Klami, Hannu Tapani: Om rättsdogmatisk forskning. En introduktion. Åbo 1984
Knoph	Knoph, Ragnar: Norsk sjørett. Oslo 1931
Korthals Altes	Korthals Altes, Alexander: The Development of Dutch Law of Ocean Carriage. 1667 års sjölag i ett 300-årigt perspektiv. Skrifter utgivna av Institutet för rättshistorisk forskning. Lund 1984 ss 61-74
Kovats	Kovats, L.J.: Substitution Clauses in Charterparties. JMLC 1976-1977 vol 8 ss 505-510
Krokeide	Krokeide, Kjetil: Forutsetningslæren og misligholdsbegrepet - særlig i langsiktige kontraktsforhold. TfR 1977 ss 569-649
Krüger	Krüger, Kai: Norsk kjøpsrett. Kristiansand 1977
Krüger (Transportomlegning)	-:Transportomlegning. Særlig om deviasjon i sjøtransport I - II. Oslo 1973
Kuusniemi	Kuusniemi, Ilkka: Vaarallisten aineiden merikuljetus; lainsäädäntö ja kuljetusasiakirjat. Sjörättsliga uppsatser Nr 1. Utgiven av Finlands Sjörättsförening. Vammala 1983
Lando	Lando, Ole: Udenrigenhandelens kontrakter. Udenrigenhandelsret I. Skandinavisk, vesteuropeisk og amerikansk ret om kontraktforhold i almindelighed samt om køb, agentur og forhandling. København 1987
Landwehr	Landwehr, Götz: Die Hanseatischen Seerechts des 16. und 17. Jahrhunderts. 1667 års sjölag i ett 300-årigt perspektiv. Skrifter utgivna av Institutet för rättshistorisk forskning. Lund 1984 ss 75-127
Lang	Lang, J.N.: Finlands sjörätt. Föreläsningar av professor J.N.Lang. Utgiven av A.V. Lindberg och Rudolf Beckman. Helsingfors 1932
Lassen	Lassen, Jul.: Haandbog i Obligationsretten. Almindelig Del. Kbhvn 1917-20
Leggett	Leggett, Eugene: Charterparties. Kurrachee 1894
Lehrberg	Lehrberg, Bert: 36 § avtalslagen och förutsättningsläran. SvJT 1986 ss 249-261
Lejman	Lejman, Fritjof: Skadeståndsskyldighet vid anlitande av självständig företagare. FörsJurFörPubl nr 10. Stockholm 1953
Lindholm	Lindholm, Thomas: Om friskrivningsklausuler avseende indirekt skada. JFT 1983 ss 430-449
Lind Rasmussen	Lind Rasmussen, Uffe: Jurisdiktionsklausuler og voldgiftsklausuler i søtransportkontrakter. Oslo 1984
Lindskog	Lindskog, Stefan: Kvittning. Om avräkning mellan privaträttsliga fordringar. Lund 1984

Liu	Liu, Fengming: The Doctrine of Frustration: An Overview of English Law. JMLC 1988 vol 19 ss 261-286
Lopuski & Holowinski	Lopuski, J. & Holowinski, J.: Der Seefrachtvertrag im Recht der europäischen sozialistischen Länder. Berlin 1974
Lund (Inflasjon)	Lund, Ole: Inflasjon og konjunktursvikt som problem for skipsfartens langtidskontrakter. AfS 1977 vol 14 ss 339-364
Lundell	Lundell, C-H.: Sakrättsskydd vid lega av fartyg eller maskin. JFT 1965 ss 243-249
Lyngsø	Lyngsø, Preben: Dansk forsikringsret. København 1971
Mabbs	Mabbs, Michael: Some NYPE Time Charter Problems. LMCLQ 1978 s 456 ff
Manca	Manca, Plinio: International Maritime Law. Antwerpen 1970
Manca (Code)	-:The Italian Code of Navigation. Milano 1958
Mankabady	Mankabady, S.: Speed and Consumption Clauses. JMLC 1974-1975 vol 6 ss 635-642
McEwen & Lewis	McEwen, W.A. & Lewis, A.H.: Encyclopedia of Nautical Knowledge. Cambridge, Maryland 1953
Michelet	Michelet, Hans Peter: Beskrivelse av skipet ved tidsbefraktning. AfS 1960 vol 4 ss 403-436
Michelet (Intertanktime)	-:"Intertanktime". LMCLQ 1978 ss 287-290
Michelet (Escalation)	-:Escalation Clauses in Long Term Charter-parties. AfS 1977 vol 14 ss 396-430
Michelet (Tidsfrakt)	-:Tidsfrakt. Beregning - betaling - bevaring. AfS 1976 vol 14 ss 257-320
Michelet (Periodens)	-:Periodens lengde ved tidsbefraktning. AfS 1972 vol 11 ss 590-652
Michelet (Skade)	-:Om skade på skip under tidsbefraktning. AfS 1954 vol 1 ss 523-559
Michelet (Off hire)	-:Om "off-hire" under tidsbefraktning. AfS 1952 vol 1 ss 177-208
Modéer	Modéer, Kjell Å.: Hendrich de Moucherons bokauktionskatalog 1664. Ett rättshistoriskt aktstycke. 1667 års sjölag i ett 300-årigt perspektiv. Skrifter utgivna av Institutet för rättshistorisk forskning. Lund 1984 ss 128-164
Myhre	Myhre, Helge: Usjødyktighetsansvar i lastskadesaker på bakgrunn av Sunny Lady og Høegh Herondommene. Marius 1976:13
Myrdahl	Myrdahl, Kr. Fr.: Noen sjødyktighetsspørsmål. AfS 1951 vol 1 ss 27-47
Nordisk Skipsfart	Gombrii, Karl Johan & Graver, Hans Petter & Sandberg, Kirsten & Ankarloo Lundmark, Elisabet: Nordisk Skipsfart under fremmed flagg. Oslo 1979

Nørager-Nielsen & Theilgaard	Nørager-Nielsen, Jacob & Theilgaard, Søren: Købeloven af 1906 med kommentarer af Jacob Nørager-Nielsen og Søren Theilgaard. Bind 1: §§ 1-32. Bind 2: §§ 33-86. København 1979
O'Brien	O'Brien, Francis J.: Freight and Charter Hire. Tulane Law Review 1975 vol 49 s 956 ff
O'Connell	O'Connell, D.P.: The International Law of the Sea edited by S.A. Sheares. Volume I, Oxford 1982. Volume II, Oxford 1984
Offerhaus	Offerhaus, J.: Netherlands Maritime Law and the Conflict of Laws. AfS 1955 vol 2 ss 598-621
Olsen	Olsen, Lena: Ersättningsklausuler. Vite och andra avtalade ersättningar vid kontraktsbrott. Helsingborg 1986
Olsson	Olsson, Curt: Verkan av avtalsklausuler i standardformulär. NJM 1957, bilaga 6
Packard	Packard, William V.: Timechartering. London 1980
Packard (Sale and Purchase)	-:Sale and Purchase. Norwich 1981
Packard (Laytime)	-:Laytime Calculating. London 1979
Palaja	Palaja, Antero: Aikarahtauksesta. Erityisesti aikarahdista. Vammala 1980
Palaja (FIO)	-:FIO- lausekkeista. Juhlajulkaisu Allan Huttunen. Turku 1988 s 143 ff
Palmgren & Olsson	Palmgren, Gunnar & Olsson, Curt: Juridiken i affärslivet. Helsingfors 1975
Pappenheim	Pappenheim, Max: Handbuch des Seerechts. Schuldverhältnisse des Seerechts II. München und Leipzig 1918
Payne & Ivamy	Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea. E.R. Hardy Ivamy. London 1985
Peczenik	Peczenik, Aleksander: Juridikens metodproblem. Rättskällelära och lagtolkning. Stockholm 1980
Platou	Platou, Oscar: Forelæsninger over norsk søret. Christiania 1929
Poor	Poor, Wharton: American Law of Charter Parties and Ocean Bills of Lading. New York 1975
Poor (Informal)	-:Informal Lectures on Charter Parties and Bills of Lading. Delivered at the request of The Norwegian Shipping and Trade Mission in December 1942 and January-February 1943
Portin	Portin, Göran: Ett köplagsförslag modell -85. JFT 1986 ss 1-10
Principles of Naval Arcitecture	Principles of Naval Architecture. Volume one. Ed. by Henry E. Rossell. Lawrence B. Chapman. New York 1947

Pritchett	Pritchett, Russell W.: The New York Produce Exchange Charterparty: The Clause Paramount and Responsibility for Cargo Operations and Seaworthiness. JMLC 1983 vol 14 ss 69-112
Privalov	Privalov, E.M.: Authorities and Rules for USSR Ships and Ships in USSR Register's Class. Insinöörijärjestöjen koulutuskeskus - Ingenjörsorganisationernas Skolningscentral. Helsinki 1976 VIII 1-34
Puchta	Puchta, Karl-Ferdinand: Die Gencon-Charter. Hamburg 1968
Ramberg	Ramberg, Jan: Cancellation of Contracts of Affreightment on Account of War and Similar Circumstances. Handelshögskolans i Göteborg skrifter 1970:20
Ramberg (Allmän)	-:Allmän avtalsrätt. Del I. Stockholm 1986
Ramberg (UNCTAD-SIDA)	-:Main Features of Different Contracts of Affreightment. UNCTAD-SIDA Seminar on Ocean Chartering. Stockholm 1979 ss 48-57
Ramberg (Unsafe)	-:Unsafe Ports and Berths. AfS 1967 vol 8 ss 545-670
Raninen	Raninen, Huugo: Suomen kauppatapalausuntoja selityksineen I. Helsinki 1943
Riska	Riska, Olof: Om försäkring av driftsintresse i sjöfart. En försäkringsrättslig studie. Borgå 1964
Riska (Riskfördelning)	-:Riskfördelning vid sjötransport. Kaskoförsäkring och gemensamt haveri. Svenska Handelshögskolans publikationer. Serie C. 1971
Riska (Shipowner's)	-:Shipowner's Liability for Damage Caused by the Negligence of an Independent Contractor Performing Work for the Ship. Six Lectures on the Hague Rules. Handelshögskolans i Göteborg skrifter 1967:3 ss 89-105
Robinson	Robinson, Gustavus H.: Handbook of Admiralty Law in the United States. St. Paul 1939
Rodhe	Rodhe, Knut: Obligationsrätt. Lund 1956
Rodhe (Lärobok)	-:Lärobok i obligationsrätt. Lund 1986 (och 1969)
Rodhe (SvJT)	-:Svensk rättspraxis. Förmögenhetsrätt: Förpliktelsers uppkomst och obligationsrätt 1960-1965. SvJT 1968 ss 177-225
Rodhe (Quantum)	-:The Quantum of Damages under the Scandinavian Sale of Goods Act. Scandinavian Studies in Law 1966 vol 10 ss 149-171
Rodhe (Adjustments)	-:Adjustments of Contracts on Account of Changed Conditions. Acta Universitatis Stockholmiensis. Studia Juridica Stockholmiensia 8. Stockholm 1959
Rose	Rose, F.D.: Deductions from Freight and Hire under English Law. LMCLQ 1982 ss 33-56

Rosenmeyer	Rosenmeyer, Kjeld: Søret. København 1975
Ross, Alf	Ross, Alf: Om ret og retfærdighed. En indførelse i den analytiske retsfilosofi. København 1971
Routamo	Routamo, Eero: Kaupanvastuu ja oikeudellinen virhe irtaimen kaupassa. Porvoo 1969
Routamo (Säljarens)	-:Säljarens ansvar för indirekta skador vid köp av lös egendom. NJM 1987 ss 211-220
Routamo & Hoppu	Routamo, Eero & Hoppu, Esko: Suomen vahingonkorvausoikeus. Vammala 1988
Rune (SvJT 1968)	-:Revision av sjölagen. SvJT 1968 ss 361-379
Rørdam	Rørdam, Kjeld: Baltcon-certepartiet. København 1953
Rørdam (Certepartispørsmål)	-:Nogle certepartispørsmål - specielt fra Baltcon-certepartiet. AfS 1957 vol 2 ss 653-668
Rørdam (Afhandlinger)	-:Afhandlinger ved Baltcon-certepartiet. Ophævelse og skadeerstatning i tilfælde af forsinkelse eller misrepresentation fra rederens side. Lossetidens afbrydelse på grund av force majeure. Isklausulen. København 1950
Røsæg	Røsæg, Erik: Skipsbyggingskontrakten og klassen. Skipsbyggingskontrakten og klasseregler fastsatt av klassen og Skipskontrollen. Særlig om situasjonen når reglene endres med virkning for kontraherte skip. MarIus 1984:97
Saarnilehto	Saarnilehto, Ari: Huoneenvuokran sääntelystä. Pori 1981
Sandström	Sandström, Jan: Befälhavareavtal och sjöpanträtt. Handelshögskolans i Göteborg skrifter 1969:1
Sarkko	Sarkko, Kaarlo: Arbetsrätt. Allmän del. Helsingfors 1981
Saxén	Saxén, Hans: Skadeståndsrätt. Ekenäs 1975. Tillägg till Skadeståndsrätt. Åbo 1983
Saxén (Adekvans)	-:Adekvans och skada. Åbo 1962
Saxén (Förlagsavtalet)	-:Förlagsavtalet. Åbo 1955
Schaps & Abraham	Schaps, Georg & Abraham, Hans Jürgen: Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland. Kommentar und Materialsammlung. Berlin 1978
Schlegelberger & Liesecke	Schlegelberger, Franz & Liesecke, Rudolf: Seehandelsrecht. Frankfurt 1964
Schmeltzer & Sheppard	Schmeltzer, Edward & Sheppard, Edward J. IV: Container Feeder Systems. JMLC 1972-1973 vol 4
Schmidt	Schmidt, Folke: En culparegel vid avtalstolkning. SvJT 1960 ss 420-429
Schmidt (Typfall)	-:Typfall, partsavsikt och partsculpa. Riktpunkter för avtalstolkning. SvJT 1959 ss 497-520

Schmidt m fl	Schmidt, Folke & Wilkens, Gösta & Grönfors, Kurt & Pineus, Kaj: Huvudlinjer i svensk frakträtt. Lund 1955
Schofield	Schofield, John: Laytime and Demurrage. London 1986
Scrutton	Scrutton on Charterparties and Bills of Lading by Sir Alan Abraham Mocatta, Sir Michael J. Mustill and Stewart C. Boyd. London 1984
Sejersted	Sejersted, Fredrik: Haagreglene (Konossementskonvensjonen). 3. utgave ved advokat Ivar Kleiven og høyesterettsadvokat Jens Vogth-Eriksen. Oslo 1976
Selmer	Selmer, Knut S.: The Survival of General Average. A Necessity or an Anachronism? AfS 1957 vol 4 ss 1-312
Selmer (Forsikringsrett)	-:Forsikringsrett. Oslo 1982
Selvig (Tolkning)	Selvig, Erling: Tolkning efter norsk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk. Inledning på sjörättsseminariet på Nordisk Institutt for Sjørett 27.11.1985
Selvig (Freight Risk)	-:The Freight Risk. AfS 1978 vol 7
Selvig (Kjøpsretten)	-:Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland. Oslo 1975
Selvig (Det såkalte)	-:Det såkalte husbondsansvar. Studier i ulike typer av ansvar for hjelpere, herunder rederansvaret efter sjøl § 8. Halden 1968
Selvig (Naturaloppfyllelse)	-:Om dom på naturaloppfyllelse, særlig i befraktningsforhold. AfS 1964 vol 5 ss 553-600
Selvig (Erstatningsberegningen)	-:Erstatningsberegningen ved lastskader. Handelshögskolans i Göteborg skrifter 1962:2
Selvig (Paramount)	-:Paramount klausulen. Kontraktsmessige vedtagelser av preseptoriske lovbestemmelsers anvendelse utenfor deres egentlige riskområde. AfS 1956 vol 3 ss 549-599
Sevón m fl	Sevón, Leif & Wilhelmsson, Thomas & Koskelo, Pauliine: Huvudpunkter i köplagen. Helsingfors 1987
Simpson	Simpson, T.A.: Classification Societies and International Conventions. Insinöörijärjestöjen Koulutuskeskus - Ingenjörsorganisationernas Skolningscentral. Helsinki 1976 VIII 1-34
Sindballe	Sindballe, Kristian: Dansk søret. København 1936-38
Sisula-Tulokas	Sisula-Tulokas, Lena: Dröjsmålsskador vid passagerartransport. Vammala 1985

de Smidt	de Smidt, J. Th.: Niederländisches See-Recht von 15. Jahrhundert zum Seerechts-Kodifikation 1955. 1667 års sjölag i ett 300-årigt perspektiv. Skrifter utgivna av Institutet för rättshistorisk forskning. Lund 1984 ss 206-217
Sommer	-:Owners' Responsibilities and Exception Clauses. Time Charters. An Examination of Problem Areas and Solutions. Lloyd's of London Press. New York 1980
Spencer Bower and Turner	Spencer Bower, George and Turner, Sir Alexander Kingcome: The Law of Actionable Misrepresentation. London 1974
Stang LundS	tang Lund, Haakon: Regress mellom partene i certepartier og fraktkontrakter. Lov, dom og bok. Festskrift til Sjur Brækhus. Oslo 1988 ss 341-350
von Staudinger	J.v. Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. §§ 403-610 Berlin 1955. §§ 611-704 Berlin 1958
Stevens	Stevens, Edward F.: Shipping Practice. With a consideration of the Relevant Law. Revised by C.S.J. Butterfield. London 1978.
Strömholm	Strömholm, Stig: Användning av utländskt material i juridiska monografier. SvJT 1971 ss 251-263
Strøm-Olsen	Strøm-Olsen, Leif jr.: Om avstandsfrakt etter sjølovens § 129. AfS 1951 vol 1 ss 124-137
Summerskill	Summerskill, Michael: Time Charterparties, The Clubs, and Off-hire Clauses. Time Charters. An Examination of Problem Areas and Solutions. Lloyd's of London Press. New York 1980
Summerskill (Laytime)	-:Laytime. London 1973
Sundberg	Sundberg, Jacob, W.F.: Om ansvaret för fel i lejt gods. Stockholm 1966
Sundström	Sundström, G.O. Zacharias: Foreign Ships and Foreign Waters. British, American, German and Scandinavian Court Practice in Collision Cases. AfS 1971 vol 11 ss 1-243
Takki	Takki, Tapio: Irtaimen esineen vuokrasta ja leasingistä. Vammala 1980
Taxell	Taxell, L.E.: Avtal och rättsskydd. Åbo 1972
Taxell (TfR)	-:Avtalsersättning och culpa. TfR 1987 ss 342-360
Taxell (Avtalsrätt)	-:Avtalsrätt - lagstiftning och doktrin. Juhlajulkaisu. Matti Ylöstalo. Helsinki 1987 ss 411-420
Taxell (JFT 1949)	-:Om avbeställningsrätt vid leverans och arbetsbeting. JFT 1949 ss 151-164
Telaranta	Telaranta, K.A.: Varallisuusoikeudellisen tahdonilmaisun tulkinnasta ja täydentämisestä. LM 1953 ss 841-874

Tiberg	Tiberg, Hugo: Om ansvar för skada på fartyg i kontraktsförhållanden. Handelshögskolans i Göteborg skrifter 1962:5
Tiberg (Mellanmansrätt)	-:Mellanmansrätt. Stockholm 1982
Tiberg (Damage)	-:Legal Survey. Damage from Goods, ed. Kurt Grönfos. Sjörättsföreningen i Göteborg. Skrifter 58. Göteborg 1978 ss 9-28
Tiberg (Demurrage)	-:The Law of Demurrage. Uppsala 1971
Time Charters	Wilford, Michael & Coghlin, Terence & Healy, Nicholas J. Jr.: Time Charters. London 1982
Tirkkonen	Tirkkonen, Tauno: Suomen siviiliprosessioikeus. I Porvoo 1974. II Porvoo 1977
Trappe	Trappe, Johannes: "The Ship" - Compliance with Charter-Party Description and Condition on Redelivery. Time Charters: Why the Confusion? A two-day seminar. Lloyd's of London Press. London 1977
Trappe (LMCLQ 1982)	-:"Too remote", LMCLQ 1982 ss 427-432
Treitel	Treitel, G.H.: The Law of Contract. London 1962
Treitel (Damages)	-:Damages on Rescission for Breach of Contract. LMCLQ 1987 ss 143-146
Trowbridge	Trowbridge, Charles L.: The History, Development, and Characteristics of the Charter Concept. Tulane Law Review 1975 vol 49 ss 743-763
Ussing	Ussing, Henry: Obligationsretten. Almindelig del. 4. udgave ved A. Vinding Kruse. København 1961
Ussing (Aftaler)	-:Aftaler paa formuerettens omraade. Hadersku 1986
Ussing (Køb)	-:Køb. Ved A. Vinding Kruse. København 1967
Ussing (Enkelte)	-:Enkelte kontrakter. København 1940
Vahlén	Vahlén, Lennart: Avtal och tolkning. Stockholm 1960
Vahlén (Fastighetsköp)	-:Fastighetsköp. Stockholm 1969
Vahlén (Formkravet)	-:Formkravet vid fastighetsköp. Särskilt dess inverkan på regler om förutsättningar och fel. Stockholm 1951
Vandeventer	Vandeventer, Braden: Analysis of Basic Provisions of Voyage and Time Charter Parties. Tulane Law Review 1975 vol 49 ss 806-844
Villareal	Villareal, Dewey R. Jr.: The Concept of Due Diligence in Maritime Law. JMLC 1970-1971 vol 2 ss 763-777
Vinding Kruse	Vinding Kruse, Anders: Ejendomskøb. København 1975
Vinding Kruse Fr.	Vinding Kruse, Frans: Centrale retsproblemer i nordisk fælleslovgivning. TfR 1952 ss 369-434
Vogth-Eriksen	Vogth-Eriksen, Jens: Lastskadeansvaret ved transport av olje i bulk. AfS 1974 vol 12 ss 195-214

Waddell	Waddell, George L.: Punitive Damages in Admiralty. JMLC 1988 vol 19 ss 65-89
Wetterstein	Wetterstein, Peter: Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. En skadeståndsrättslig studie. Ekenäs 1980
Wetterstein (Synpunkter)	-:Synpunkter på sjörättsforskningen. Lov, Dom og Bok. Festskrift til Sjur Brækhus. Oslo 1988 ss 567-581
Wetterstein (Utländsk)	-:Utländsk rätt i finsk rättstillämpning. JFT 1985 ss 34-44
Wetterstein (JFT)	-:Köparens förutsättningar och felbedömningen vid lösöreköp. JFT 1983 ss 232-250
Wetterstein (Säljarens)	-:Säljarens garantiutfästelser vid lösöreköp särskilt med beaktande av köparens befogenheter vid faktiskt fel i köpgodset. Åbo 1982
Wetterstein (JFT 1982)	-:Certepartiklausulers inverkan på redarens skadeståndsansvar gentemot tredje man vid lastnings- och lossningsverksamhet. JFT 1982 ss 341-353
Wilford (UNCTAD-SIDA)	Wilford, M.: Breach of Time Charter Parties - Description of the Chartered Ship. UNCTAD-SIDA Seminar on Ocean Chartering. Stockholm 1979 ss 166-171
Wilford & Coghlin & Healy	Se Time Charters
Wilhelmsson	Wilhelmsson, Thomas: Standardavtal. Om avtalsbundenhet och oskäliga avtalsvillkor. Vammala 1984
Wilhelmsson (Social)	-:Social civilrätt. Om behovsorienterade element i kontraktsrättens allmänna läror. Vammala 1987
Wilhelmsson (TfR)	-:Den nordiska rättsgemenskapen och rättskälleläran. TfR 1985 ss 181-197
Williams	Williams, Glanville: Learning the Law. London 1973
Willner	Willner, Horst: Die Zeitcharter. Vertrag und Rechtsstellung der Vertragsparteien, dargestellt auf der Grundlage der Baltime - Charter. Hamburg 1953
Wilson	Wilson, William A.: British Aspects of Chartering Problems: Some Recent Developments. Tulane Law Review 1975 vol 49 s 1065 ff
Wirilander	Wirilander, Juhani: Maanvuokraoikeus vuoden 1966 maanvuokralain ja siihen liittyvän lainsäädännön mukaan. Vammala 1981
Wirilander (Myyjän)	-:Myyjän ilmoitusvelvollisuudesta kiinteistön kaupassa. Juhlajulkaisu. Matti Ylöstalo. Helsinki 1987 ss 479-488
Wüstendörfer	Wüstendörfer, Hans: Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und des internationalen Rechts. Tübingen 1950

Zitting (Kiinteistön) -:Kiinteistön myyjän vastuusta vallintavallan rajoitusten johdosta. Oikeustiede Jurisprudentia 1971. I. ss 119-148

FÖRARBETEN

Betænkning 642/1972. 4. Betænkning afgivet af Udvalget til revision af søloven angående I. Befordring af gods II. Befordring af passagerer og rejsegods III. Ændringer i enkelte sølovsbestemmelser (§§ 220 og 223a) IV. Forældelse af visse fordringer

Betänkande 1887. Betänkande och lagförslag, afgifna den 22 februari 1887 af den komité, åt hvilken enligt Kongl. Maj:ts beslut den 8 september 1882 i nåder uppdragits att granska sjölagen. Stockholm 1887

Buure-Hägglund, Kaarina: Ehdotus kansainvälisluonteisiin sopimuksiin sovellettavaa lakia koskevaksi lainsäädännöksi. Oikeusministeriön lainvalmisteluosaston julkaisu 4/1985

Forslag 1891. Forslag til Sølov m. Motiver. Lovforslag. Ordentl. Samling 1891

Forslag (1972-73). Forslag til Lov om ændring af søloven og loven om gennemførelse af konossementskonventionen af 1924. Folketingsåret 1972-73. Spalterna 3169-3346

Förslag 1837. Förslag till sjö-lag. Stockholm 1837

Instilling 1936. Instilling fra den Kgl. Kommisjon til revisjon av sjøfartsloven. Oslo 1936

Kom.bet. 1866:3. Underdåniga förslag till sjölag för Storfurstendömet Finland, med dertill hörande motiver, till matordning på finska handelsfartyg samt till förordning om sjömanshusen jemte motiver

Kom.bet. 1901:1. Till hans Kejserliga Majestät från komiten för revision af en del stadganden i sjölagen m.m.

Kom.bet. 1973:12. Köplagskommitténs betänkande

Kom.miet. 1908:14. Hänen Majesteetilleen Keisarille uuden merilain y.m. valmistamista varten asetetulta komitealta (övers: Till hans Kejserliga Majestät från komittén för utarbetande af ny sjölag mm.)

Kom.miet. 1937:14. Ehdotus hallituksen esitykseksi eduskunnalle uudeksi merilaiksi

Kom.miet. 1939:8. Merilain eräitten osien uusimista koskeva komitean mietintö

Kungl. Maj:ts prop. 1973:42. Sjöpanträtt och skeppshypotek m.m.

Kungl. Maj:ts prop. 1973:137. Gods- och passagerarbefordran till sjöss

KöpLF 1977. Förslag till köplag. Eero Routamo och Leif Sevón. Lagstiftningsavdelningens vid justitieministeriet publikation 13/1977

KöpLF 1979. Köplagsförslaget 1979. Förslaget till regeringens proposition till Riksdagen med förslag till köplag

Lagutskottets bet. 13/1986 med anledning av Regeringens förslag till köplag

NJA II 1891. Sjölagen den 12 juni 1891. Redogörelsen utarbetad av justitierådet I. Afzelius

NJA II 1967 Sjölagsändringar ss 38-151

NOU 1972:11. Godsbefordring til sjøs. Utkast med motiver til lov om endring av reglene om befordring av gods til sjøs (Innarbeidelse av "Haag-Visby-reglene" i sjøfartslovens kap. 5 m.m.). Utredning (instilling) X fra Utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen

NOU 1976:61. Standardkontrakter

NUKöpL. Nordiska köplagar. Förslag av den nordiska arbetsgruppen för köplagstiftning. NU 1984:5

NUSjöL. Nordiskt utkast till nya bestämmelser om styckegodstransporter, resebefraktning, tidsbefraktning och kvantumkontrakt. Nordiska sjölagskommittén, mars 1988

Ot.prop. Nr. 28 (1972 - 73) om Lov om endringer i lov 20.juli 1893 om sjøfarten og i visse andre lover

Ot.prop. Nr. 80 (1986 - 87) om A Kjøpslov B Lov om samtykke til ratifikasjon av FN-konvensjonen om kontrakter for internasjonale løsøørekjøp 11 april 1980

Prop. 1975-76:81 ang ändring i avtalslagen m m

Reg.prop. 83/1938 till Riksdagen angående ny sjölag

Reg.prop. 116/1974 till Riksdagen med förslag till lag om ändring av sjölagen

Reg.prop. 117/1974 till Riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen i anledning av Finlands tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement

Reg.prop. 8/1977 till Riksdagen med förslag till konsumentskyddslagstiftning

Reg.prop. 109/81 till Riksdagen med förslag till räntelagstiftning

Reg.prop. 247/81 till Riksdagen med förslag till lagstiftning om jämkning av rättshandlingar

Reg.prop. 127/1984 till Riksdagen med förslag till revidering av hyreslagstiftningen

Reg.prop. 93/1986 till Riksdagen med förslag till köplag

Reg.prop. 198/1986 till Riksdagen om godkännande av vissa bestämmelser i konventionen angåendev avtal om internationella köp av varor

Reg.prop. 44/1987 till Riksdagen med förslag till lagstiftning om tillämplig lag vid avtal av internationell karaktär

SOU 1930:11. Utkast till bestämmelser om befraktning (5 kap. 109-168 §§ sjölagen). Utarbetat inom de nordiska sjölagstiftningskomittéerna.

SOU 1936:17. Förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m.m.

SOU 1972:10. Godsbefordran till sjöss. Lagändringar föranledda av 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konossementskonvention

SOU 1972:51. Sjölagens befraktningskapitel

SOU 1974:83. Generalklausul i förmögenhetsrätten. Betänkande av generalklausulutredningen

SOU 1976:44. Sjöfart och flagg. Betänkande avgivet av flaggutredningen

SOU 1976:66. Köplag. Slutbetänkande av köplagsutredningen

ANNAT MATERIAL

American Bureau of Shipping. Rules for Building and Classing Steel Vessels. New York 1976

Assuranceforeningen Skuld Föreskrifter 1981. Orientering rörande premie- och försäkringvillkor för finska fartyg samt föreskrifter och rekommendationer för år 1981. Assuranceforeningen Skuld. Oslo 1981

BIMCO Annual Reports

BIMCO Bulletin, Monthly Circular

BIMCO Check before Fixing

BIMCO Forms of Approved Documents

BIMCO Laytime Definitions 1980

Handbok i sjöfart. Del I. Falun 1951

Handlingar vid det 13. nordiska sjörättsseminariet 1988

Introduction to P. & I. Insurance. Skuld (Gjensidig). Oslo

NSM. Nordisk Skibsrederforening. Cirkulär 1898 - 1940 (N:ris 1 - 445). Medlemsblad 1946 - (N:ris 446 -)

Nordiske Domme i sjøfartsanliggender, kommentardelen

Norsk Skipsmeglerforbunds responsasamling 1921-1987

Oxford Companion. The Oxford Companion to Ships & the Sea. Edited by Peter Kemp. Oxford 1976

Restatement of the Law of Contracts. As adopted and Promulgated by the American Law Institute at Washington, D.C. May 6, 1932. St. Paul 1932

Restatement of the Law Second. Contracts 2d. As Adopted and Promulgated by The American Law Institute at Washington, D.C. May 17, 1979. St. Paul 1981

Selected Document Forms Used in Shipping. The Norwegian Shipping Academy. Oslo 1981

UCC/Comments. Uniform Commercial Code. The American Law Institute. National Conference of Commissioners on Uniform State Laws. 1962 Official Text with Comments. ChicagøPhiladelphia 1963

UNCTAD. United Nations Conference on Trade and Development. Charter Parties. Report by the secretariat of UNCTAD. New York 1974. E. 74. II. D. 12

United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea. Hamburg 1978 (Official records)

FÖRKORTNINGAR

AC	Appeal Cases
Adm	Admiralty Division, England
AGBG	Gesetz zur Regelung des Rechts der allgemeinen Geschäftsbedingungen
AfS	Arkiv for Sjørett
All. E.R.	All England Law Reports
AMC	American Maritime Cases
Am.Ct.	Amerikansk domstol
App.Cas.	Appeal Cases
Arb	Skiljedom
ArbAvtL	Lag om arbetsavtal
ASBCA	United States Armed Services Board of Contract Appeals
Asp.M.C.	Aspinall's Maritime Law Cases
Austr.Ct.	Australiensisk domstol
AvtL	Lag om rättshandlingar på förmögenhetsrättens område
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
B.M.C.	British Maritime Cases
BostadsABL	Lag om bostadsaktiebolag
CA	Court of Appeal, England
Can.Ct.	Kanadensisk domstol
CCA	Circuit Court of Appeals, Förenta Staterna
Ch.D.	Chancery Division, England
COGSA	Carriage of Goods by Sea Act, Förenta Staterna
Com.Cas.	Commercial Cases
D	District Court, i samband med en förkortning av den federala underrätten, Förenta Staterna
DCZ	District of Canal Zone, Förenta Staterna
DHD	Danmarks Højesteret
DL	Defensor Legis
DL	Danske Lov 1683
DMass	District of Massachusetts, Förenta Staterna
DMd	District of Maryland, Förenta Staterna
DMe	District of Maine, Förenta Staterna
DOre	District of Oregon, Förenta Staterna
DSjöL	Søloven, Danmark
EDLa	Eastern District of Louisiana, Förenta Staterna
EDMich	Eastern District of Michigan, Förenta Staterna
EDNY	Eastern District of New York, Förenta Staterna
EDPa	Eastern District of Pennsylvania, Förenta Staterna
EDVa	Eastern District of Virginia, Förenta Staterna

Engl.Rep. (R)	English Reports, Reprint
Exch.Ct.	Court of the Exchequer, England
F.	The Federal Reporter
F 2d.	The Federal Reporter, Second Series
FAL	Lag om försäkringsavtal
FartygsavfallsF	Förordning om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg
FHD	Högsta domstolen i Finland
FMB	Federal Maritime Board, Förenta Staterna
FN-konventionen	Konventionen angående avtal om internationella köp av varor
GHyresL	Hyreslag 1961 (upphävd)
Hamburg-reglerna	United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea 1978
HGB	Handelsgesetzbuch
HL	House of Lords, England
HovR	Hovrätten
HyresL	Hyreslag
IMO	International Maritime Organization
J.	(Mr.) Justice
JB	Jorda Balk
JFT	Tidskrift utgiven av Juridiska Föreningen i Finland
JMLC	Journal of Maritime Law and Commerce
JordlegoL	Jordlegolag
KB	King's Bench - Division, England eller - Law Reports
Kom.bet.	Kommittébetänkande
Kom.miet.	Komitean mietintö (=komittébetänkande; använts finskspråkig källa)
KonL	Lag i anledning av Finlands tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement (upphävd)
KSL	Konsumentskyddslag
Kungl. Maj:ts prop.	Kungliga Majestäts proposition
KöpLF 1977	Förslag till köplag 1977
KöpLF 1979	Köplagsförslaget 1979
L.J.	Lord Justice
Ll.L.Rep.	Lloyd's List Law Reports (vol 1-84, 1919-1950)
Lloyd's Rep.	Lloyd's List Law Reports (1951-1967), Lloyd's Law Reports (1968-)
LM	Lakimies

LMCLQ	Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
LMLN	Lloyd's Maritime Law Newsletter
MARPOL	Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships (as amended by Tanker Safety and Pollution Prevention, TSPP)
MDAla	Middle District of Alabama, Förenta Staterna
MIA	Marine Insurance Act, England
M.R.	Master of the Rolls
NAvtL	Avtalslagen, Norge
ND	Nordiske domme i sjøfartsanliggender
NHD	Norges Høyesteret
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv
NJM	Förhandlingar vid nordiska juristmötet
NKöpL	Kjøpslov, Norge
NL	Norske Lov 1687
NOU	Norges Offentlige Utredninger
NRt.	Norsk Retstidende
NSjöL	Lov om sjøfarten, Norge
NSM	Nordisk Skibsrederforening (cirkulär och medlemsblad)
NUKöpL	Nordiska köplagar 1984:5
NUSjöL	Utkast till bestämmelser om styckegodstransporter och befraktning av fartyg utarbetat av nordiska sjölagskommittén, mars 1988
Ot.prop.	Odelstingsproposisjon
PC	Judicial Committee of the Privy Council, England
Prop.	Proposition, Sverige
QB	Queen's Bench - Division, England eller - Law Reports
RB	Rättegångs Balk
Reg.prop.	Regeringens proposition, Finland
Restatement	Restatement of the Law of Contracts. Förenta Staterna. 1932
Restatement 2	Restatement of the Law Second. Contracts 2d. Förenta Staterna. 1979, publicerats 1981
RG	Rettens Gang
RänteL	Räntelag
SC	Supreme Court, Förenta Staterna
(S.c.)	Scottish case
SCt. N.S.W.	Supreme Court, New South Wales, Australien
SCt. NY	Supreme Court, New York (delstatsdomstol), Förenta Staterna

SDA	Southern District of Alabama, Förenta Staterna
SDCal	Southern District of California, Förenta Staterna
SDFla	Southern District of Florida, Förenta Staterna
SDGa	Southern District of Georgia, Förenta Staterna
SDNY	Southern District of New York, Förenta Staterna
SDTex	Southern District of Texas, Förenta Staterna
SGA	Sale of Goods Act, England
SHD	Högsta domstolen i Sverige
SJB	Jordabalk, Sverige
SjöL	Sjölag
SjömL	Sjömanslag
SkL	Skadeståndslag
SKonsument	KöpLKonsumentköplag, Sverige
SKöpL	Lag 20 juni 1905 om köp och byte av lös egendom, Sverige
SL	Strafflag
SMA	Society of Maritime Arbitrators
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea (Internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss)
SOU	Statens Offentliga Utredningar, Sverige
SSjöL	Sjölagen, Sverige
SSjömL	Sjömanslag, Sverige
SvJT	Svensk Juristtidning
SøHa	Sø- og Handelsretten i København
TfR	Tidskrift for Rettsvitenskap
TLR	Times Law Reports
TrTerrPacIs	Trust Territory of the Pacific Islands, Trial Division of the High Court, Förenta Staterna
UCC	Uniform Commercial Code, Förenta Staterna
UfR	Ugeskrift for Retsvaesen
UL	Utsökningslag
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
U.S.	United States Reports, Supreme Court i Förenta Staterna
WDWash	Western District of Washington, Förenta Staterna
WLR	Weekly Law Reports

SAKREGISTER

Hänvisningarna avser sidor

abatement 268, 318 ff
about
- se bränsleförbrukning
- se fart
- se lastkapacitet
accessoriskt avtal, se collateral contract
addenda 97
adekvans, se kausalitet
adversus eum 61 n 78
agreed document 66
aktiva kausalnormer, se normer
aktivitet, avtalsgäldenärens 41 ff
allmänna egenskaper 95, 553 ff
analogi, saklega och köp 24
angloamerikansk rätt, allmänt 17 ff
anteciperat fel 78 f
approach voyage 656
arbetsbeting 6, 10
as is 111, 116 ff
as per builder's plan, se lastkapacitet
avdrag från frakten 309 ff
- certepartiklausuler 312 f
average speed, se fart
avhjälpande 181, 183 ff, 673 ff
avlämnande, se tidsfaktorn
avtalsbundenhet 103 ff
avtalsföremålets standard,
- allmänt 27 ff
- se standard
avtalsinnehållet 33 ff
avtalsnormer, se normer
avtalstolkning
- se faktisk referensram
- riktlinjer för tolkningsprocessen 59 f
- syfte 64
- se tolkningsstandard
- se tydning
AvtL 36 § 149 ff, 287 ff, 591
avvisande 183 ff
- avvisande i relation till certepartiets kancelleringsklausul 185, 193 ff
back-to-back 98
bale capacity 391, 431
befraktare, beskrivning 3
befraktningsavtal
- avtalsrättslig bakgrund 23 ff
- beskrivning 2
befraktningsformerna 1 ff
befraktningsrutinerna 100 ff
befraktningsrättslig underhållsplikt, se bevaringsplikt
befraktningsrättslig vårdplikt, se bevaringsplikt
befälhavarens beställning av last, se lastkapacitet
berth terms 467
beskaffenhet
- ekonomisk 29
- faktisk 29
- politirättslig 29
- sakrättslig 29
beteendets betydelse 10
bevaringsplikt
- allmänt 79 ff
- begränsningar genom befraktarens vårdplikt, sjövärdighet 669 ff
- begränsningar genom funktionsfördelningen, sjövärdighet 665 ff
- fartygets sjövärdighet, resebefraktning 656 f
- fartygets sjövärdighet, tidsbefraktning 660 ff
- fartygets särskilda egenskaper 544 ff
beväxning, se fart
black-listing 682
borrowed servants 462 f
bortfraktare, beskrivning 3
brackish water, se bräckt vatten
broken stowage 451
bruttoregisterton, se tonnage
bräckt vatten 387, 436 f
bränsleförbrukning 475 ff, 522 ff
- about 525
- bränslekvalitet 477 ff, 525 ff

- in port- förbrukning 423 ff, 681 f
- kumulativa marginaler 528 f
- slow steaming 531
- tolkning, kompensation med underförbrukning 522 ff
- underförbrukning 529 ff
bunker, se bränsle
business efficacy 85

capable, se fart
certifikat
- se dräktighet
- se sjövärdighet
certiorari denied 18
clean charters 97
cleaning of compartments clause 666 f
collateral contract 87 ff, 298
compensatio lucri cum damno 210 f, 237, 273 ff, 459, 534
concealment 127
conclusive evidence 361
consequential damages 262 f
consideration 88
condition 86 ff
- condition precedent 192 f, 318, 673
- vid hävning av befraktningsavtal 221, 225 ff, 578, 588 f
- vid skadestånd beträffande befraktningsavtal 260 f
contra proferentem 61
contra stipulatorem 61, 63
contractual default 671
contractual terms 83
cross-trade 636
culpa in contrahendo
- allmänt 74 f.
- se skadestånd

damnum emergens 233
deduction 206
delivery, se tidsfaktorn
derrick 684
details 100
djupgående 535 ff
driftsduglighet 676 ff
dräktighet 379 ff
- certepartiklausuler 385
- formell 383 ff
- materiell 383 ff
due diligence 247, 260, 544 f, 581, 661 ff
dunnage, se underlag
DWAT 391, 425
DWCC 391, 425
dödvikt, se lastkapacitet

efterföljande fel 77
egenvikt, se lastkapacitet
enuntiation 52
eskalationsklausul 664 f
estoppel 298
etapp- principen, se sjövärdighet
express terms 83, 259

faktisk referensram 59
fart 475 ff
- about 492 ff, 515
- average speed 486, 492, 505 ff, 549, 691 f
- betydelsen för befraktaren 475 ff
- bevaringsplikten, capable 513 ff
- bevaringsplikten, average speed 512 f
- beväxning 513 ff
- capable 486, 495 ff, 548
- certepartiklausuler 482 ff
- förmåga 480, 495 ff
- geografiska förhållanden 504 f
- kumulativa marginaler, se bränsleförbrukning
- lasten 501 f
- meteorologiska förhållanden 502 f, 507 f
- off hire 489 ff, 516 ff
- resultat 480, 505 ff
- scamping 514
- skeppsdagboken som bevismaterial 481 f
- teoretisk prestationsförmåga 486, 510f
- tilläggsfart 529 ff
- trial speed 487, 510 f

- trip time charter 498
fartområdesbegränsning 371 f
felbegreppet 27 ff
financial seaworthiness 680
FIO- alternativ 455 ff, 686
FN- konventionen 24
FO 477
forfeiture clause 194
formbundna avtal 31
four corner rule 158
frakt, tilläggsfrakt
- se fart
- se lastkapacitet
fraktavtal 1
fraktnedsättning 202 ff
- förhållandet i engelsk rätt 268 ff
- schematisk del 211
- skönsmässig del 211
- vid fartprestation och bränsleförbrukning 271 ff
free of any obstacles 539 f
freight rule 320 ff
fribord 386 ff
friskrivning
- friskrivningsklausulerna i certepartier, tolkning 287 ff, 582 ff
- innehållsfriskrivning 76
- se lastkapacitet, about och as per builder's plan
- påföljdsfriskrivning 76
- uppkomstförbehåll 76, 128 ff
full reach and burthen 405 ff, 435 f
fundamental breach
- se condition beträffande hävning
- vid tolkning av friskrivningsklausuler 298 ff
förhandlingsskedet, se befraktningsrutinerna
förklaringsinnehållet 62 ff
förutsättningsläran 38 ff
- acceptbarhet 47 f
- god tro 49
- ond tro 48 f
- riskövervägaden 47 ff
- synbarhetskravet 46 f
- typförutsättningar 69
- väsentlighetsregeln 44 ff

garanti
- garantikonstruktionen, relevansbedömningen 51 ff
- garantins betydelse, sammanfattning 690
- se skadestånd
geared 685
gearless 685
general fittedness 681 f
god tro standarden, se tolkningsstandard
grab discharge, se suitable for grab discharge
grain capacity 391, 431
grain fitted 538
gross terms 460

Hadley v. Baxendale- principen 235, 262
hog 387, 416
hävning 213 ff
- certepartiklausuler 216 f
- principer 213 ff
- relationen till dröjsmålsreglerna 217 ff

impediment, se skadestånd
implied terms 83, 259
in good faith, but not guaranteed-förbehåll 128 ff
in the same good order and condition as when delivered 668
in nuce 78, 549
individualisering av fartyg 7
injunction 259
innehållande av frakt 309 ff
innehållsbedömning
- allmänt 32, 59 ff
- certepartier 146 ff
- fartygets allmänna egenskaper 553 ff
- precisering beträffande befraktningsavtal 350 ff
- sammanfattning 688 f
innehållsfriskrivning, se friskrivning

innominate obligation 87, 226, 589
inre avtalsnormer, se normer
integration 84 f
intermediate obligation, se innominate obligation
ITF- bojkotter 679
IWL 626

jämkning 64

kancelleringsklausul 188 ff, 193 ff
kausalitet 234 ff, 248 ff
- adekvans 234 ff
- certepartiklausuler 249
- förutsebarhet 235 ff
- normalersättning 235 ff
kommersiella egenskaper 573, 632, 637, 675 f
kontrollansvar 237 ff
klass 352 ff
- besiktning 374 f
- certepartiklausuler 370 f
- certifikat, se sjövärdighet, certifikat
- formell klass 361 ff
- försäkring 357 ff
- huvudklass 354
- isklass 354
- materiell klass 361 ff
- tilläggsklass 354
klassificeringssällskap 352 ff
kumulativa marginaler, se bränsleförbrukning
kvittning, se avdrag från frakten
kärnegenskap 52, 232

lastbekvämlighet 537 ff
lastkapacitet 386 ff
- about 416 ff, 468, 691 f
- about med hänsyn till option 437 ff
- abstrakt 394 ff, 405 ff
- ansvarsfrihet 444 ff
- as per builder's plan 422 ff, 691 f
- befälhavarens beställning av last 441 ff
- bunkermängden 411 ff
- certepartiklausuler 390 ff
- deviation 414
- djuptankar 432 ff
- däck 409 f, 434 ff
- dödviktsuppgiften, innehållet 425 ff
- direkt lastkapacitetsangivelse 391
- egenvikt 427 ff
- fribord 415 f
- förmåga 389 f, 394, 405 ff
- indirekt lastkapacitetsangivelse 392, 397
- konkret 394 ff, 435 ff
- kubikkapacitetsuppgiften, innehållet 431 ff
- lastens egenskaper, betydelsen 444 ff
- lastvärdighetsmaterial 467
- resultat 395, 435 ff
- sloptankar 432 ff
- stuvningsmaterial 466 ff
- sättet för lastens avlämnande, betydelsen 453 f
- sättet för lastens stuvning, betydelsen 454 ff
- tilläggsfrakt 469 ff
- utnyttjande av lastkapaciteten 405 ff
- vingtankar 432 ff
- överkapacitet 468 ff
lastvärdighetsmaterial, se lastkapacitet
lien- klausul 324 f
lucrum cessans 233
lyftanordningar 540 f, 604, 684 ff

main terms 100
maintenance- klausuler, se sjövärdighet
materiality, se condition
MDO 477
memorandum beträffande klassen 356
minimumregeln 61
misrepresentation 86, 89 ff, 121 ff., 229, 246, 259 ff, 297
misstatement, se misrepresentation
mistake 92, 169 ff
mått beträffande fartyget 379 ff

nationalitet 535 f, 547 f
naturalia negotii 69 ff
naturaluppfyllelse 178 ff
- sanktionsverkan 181
- tvångsverkställighetsverkan 179
net loss of time clause 153
nettoregisterton, se tonnage
nordisk rätt, betydelsen av 15 ff
normalmänniska 45
normalnormer, se normer
normer
- aktiva kausalnormer 73, 142 f
- avtalsnormer 73
- inre avtalsnormer 73
- normalnormer 73
- passiva kausalnormer 73, 143 f
- yttre avtalsnormer 73, 142
not guaranteed, se in good faith
NUKöpL 24
NUSjöL 5

obiter dictum 18
offentligrättsliga krav, se sjövärdighet
on hire- besiktning 335 ff
overriding breach 292, 301

panträttsklausul, se lien- klausul
parol evidence rule 83 ff, 122 f
particulars 101 ff, 114 ff, 130 ff, 141 ff, 245, 393, 685 f
partsbruk 36
passiva kausalnormer, se normer
passivitet
- avtalsgäldenärens 42 ff
- bortfraktarens 138 ff
pecuniary damage 270
Pennsylvania Rule 595
period clause 153
Plimsoll- märke 387
pocket plans 101
preamble 98 f
prospective profits 266
public policy 306
pumpningskapacitet 537
punitive damages 239 f

påföljderna, se sanktionerna
påföljdsfriskrivning, se friskrivning
pålägg 356, 369, 372 ff

range 416
ratio decidendi 18
recalculation 206
recommendation, se pålägg
recoupment 322 ff
rectification 92, 169 ff
reduction 206
reklamation
- vid innehållsbedömning 176
- neutral reklamation 337 ff
- påföljdsreklamation 340 ff
relativitetsprincipen, se sjövärdighet
relevansbedömning 32, 33 ff, 553 ff, 688
- se förutsättningsläran
- se garantikonstruktionen
- KöpL 55 ff
ren förmögenhetsskada 233
- i samband med certepartiets friskrivningsklausul 294 f, 305
rengöring av lastrummen 666 ff
representation, se misrepresentation
repudiation 197 ff, 226 ff, 543
rescission 225 ff, 229
resebefraktning, beskrivning 2
Restatement 82
riders 97
rättsliga egenskaper 675 f
rättspraxis, betydelsen av 16 f
rättsskydd 11 f
rättssäkerhet 11 ff

sag 387, 416
sanktionerna
- fel i fartygets allmänna egenskaper = sjöovärdighet 578 ff
- fel i fartygets särskilda egenskaper 177 ff
- NUSjöL 182 f
- sammanfattning 689 ff
scamping, se fart

self trimming bulk carrier 535 f
set off 273, 318 ff
shelterdäckare 381 f
sjösäkerhet, se sjövärdighet, offentligrättslig
sjötransportavtal, beskrivning 1
sjövärdighet
- allmänna uppfattningar inom branschen 612 ff, 624
- angloamerikansk rätt 561 f
- avtalets syftemål 607 f, 624
- bakgrund 553
- bedömning vid resebefraktning 595 ff, 604 ff
- bedömning vid tidsbefraktning 620 ff
- befraktarens vetskap 604 f
- se bevaringsplikt
- bunker 603
- certepartiklausulernas allmänna formulering om sjövärdighet 562 ff
- certifikat 603, 637 ff
- etapp- principen 616, 650, 655 f
- fartområde 615 f
- funktionsfördelningen 620 ff, 643 ff
- förståndig och omsorgsfull redare 608 f
- historisk utveckling 556 ff
- konkreta riktlinjer vid resebefraktning 595 ff
- konverteringssituationer 585 ff
- kutym 612 ff, 624
- lagstiftning 554 ff
- lasttypen 617 ff, 627 ff
- se lyftanordningar
- maintenance- klausuler 566 f
- offentligrättslig 567 ff
- offentligrättsliga reglers bevisfunktion 573, 637 ff
- offentligrättsliga reglers tolkningsfunktion 573, 630 ff
- ratio 576 ff
- relativitetsprincipen 562
- retroaktiv sjövärdighet 651 f, 655 f
- sanktionerna 578 ff
- sannolikheten för godsskada eller dröjsmål 608 ff, 624
- sjöarbetsavtal 575
- sjöförsäkring 573 ff
- sjökort 603
- stuvningsmaterial i relation till lastvärdighetsmaterial 640 ff
- sättet att använda fartyget 606 f
- se tidsfaktorn
- tidsrisken 589 ff
- vanlig fraktfart 625, 628, 647
- vederlaget som bedömningskriterium 614 f, 625 f
- vederlagsrisken 589 ff
- ventilation 601
- väderlek 602
- årstid 615 f
skadestånd 231 ff.
- den abstrakta beräkningsmetoden 277
- allmänt 231 ff
- ansvarsgrunden beträffande befraktningsavtal 242 ff, 578 ff
- beräknande 255 ff
- certepartiklausuler 243
- culpa in contrahendo 242 ff
- de lege ferenda beträffande befraktningsavtal 278 ff
- direkt och indirekt förlust 237 ff
- fraktnedsättningsmetoden 277
- friskrivningsklausulerna, se friskrivning
- garanti 243 ff, 279 ff
- gemensamt haveri 593
- impediment 239
- internationella köp 238 ff
- köp 237 ff
- minimeringsskyldighet 257 f
- off hire, förhållandet till 592 f
- omfattning 248 ff
- substitutgodsmetoden 277
skandinaviska köplagar 24
skeppslegoavtal, beskrivning 2
skiljedom, betydelsen av 17
slitage 670
slow steaming, se bränsleförbrukning
specific performance 259, 673

squatting 479
standard, avtalsföremålets
- abstrakt 28, 68 ff
- konkret 28, 33 ff
- objektiv 28
- subjektiv 28
standardavtal 65 ff
stand by- utgifter 264 f, 686
stuvningsmaterial
- se lastkapacitet
- se sjövärdighet
subject details 107 f
substantially frustrated, se condition
substitution 7 f
suitable for grab discharge 538 f
SWL 685
särskilda egenskaper 95, 100 ff
särskild utfästelse, se garanti

TBN- klausul 7, 536, 626
term of contract 543
T.E.U. 388
tidsbefraktning, beskrivning 2
tidsfaktorn
- allmänt 77 ff
- befraktningsrättsligt avlämnande 550 f
- se bevaringsplikt
- certepartiklausuler 542
- farten 512 ff
- klassangivelsen 375 f
- lastkapaciteten 473 f
- sammanfattning beträffande fartygets särskilda egenskaper 542 ff
- sjövärdighet 649 ff
tight, staunch and strong 562 ff
tilläggsfart, se fart
tolkning
- allmänt 29 ff
- angloamerikansk rätt 158 ff
- certepartier 146 ff
- se innehållsbedömning
- tolkningsdata utanför certepartiet 162 ff
- utländsk rätts betydelse 152 ff
tolkningsstandard 59 ff
- god tro standard 60, 62 ff, 174 ff
- lokal standard 60
- normal standard 60
- subjektiv gemensam standard 59 f
ton 386
- long ton 430 f
- metriska ton 430 f
- shipping ton 386
tonnage
- bruttoregisterton 380 f
- gross tonnage 381
- jämförelse med ton 386
- net tonnage 381
- nettoregisterton 380 f
- uttrycket 379
tonnage lists 102 ff, 137 f, 141 ff
trial speed, se fart
tydning 60 f
typ av fartyg 535 ff

UCC 82
unconscionable contracts 306
underförbrukning, se bränsleförbrukning
underhållsplikt 79
underlag 466, 641 ff
undersökningsplikt (befraktarens) 328 ff
- förhandsundersökning 331 ff
- efterhandsundersökning 335 ff
- se reklamation
undersökningsskedet, se befraktningsrutinerna
uppkomstförbehåll, se friskrivning
ursprungligt fel 77
utfyllning 30, 157
utfästelse, se garanti
utmost despatch 10, 487 ff, 500 f
utomnordisk rätt, betydelsen av 15 ff

vetskap om fel 328 ff
- presumtionen om avhjälpande 329 ff
vårdplikt 79

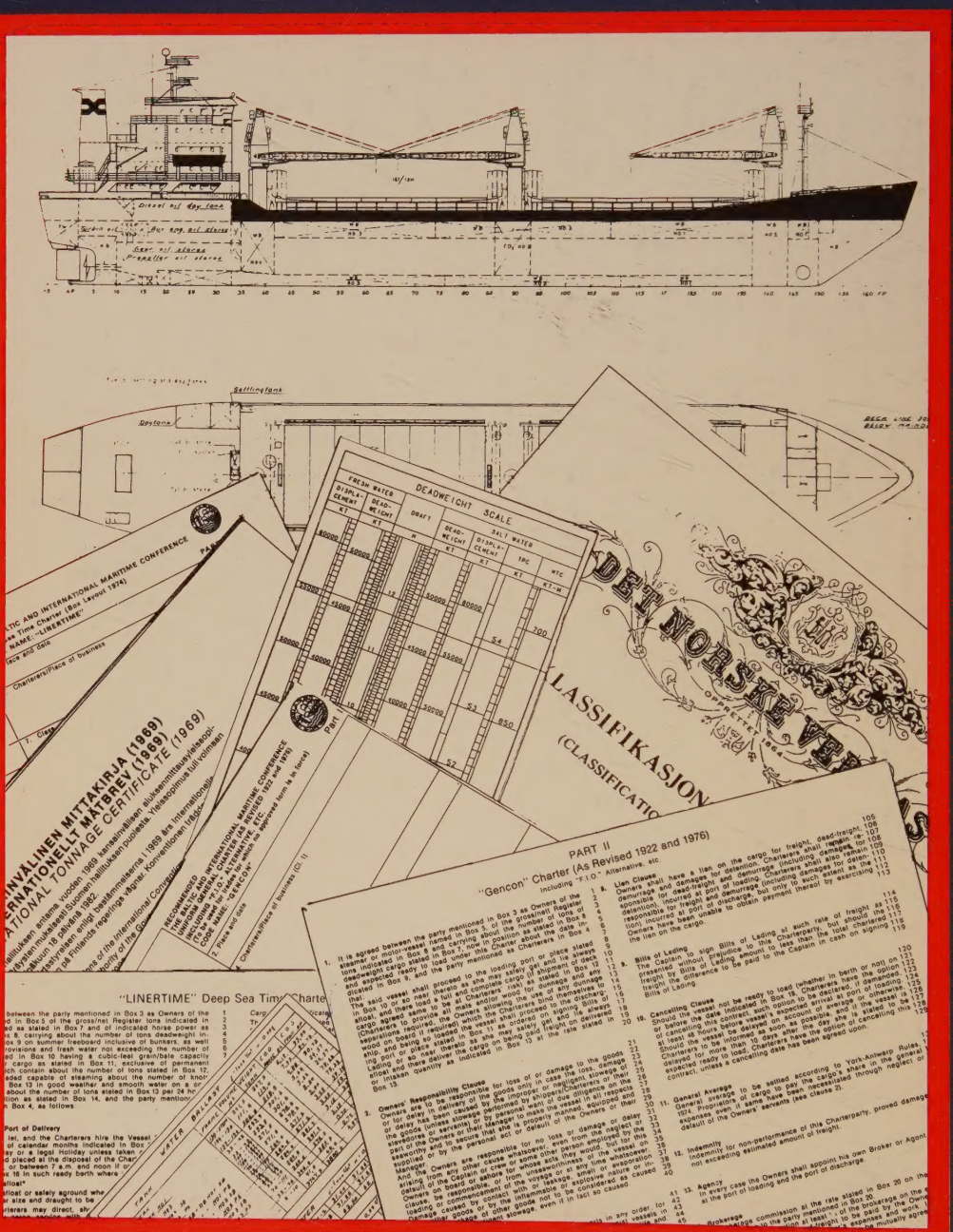
waiver 229, 265, 347 ff
warranty 86 ff, 123, 226, 260 ff, 306, 542 ff
- continuous warranty 261, 474, 480, 497, 500, 517 ff, 657, 661 ff
weather tight 535, 545 ff
world-wide trade 626

year of grace 356
yttre avtalsnormer, se normer

Zug um Zug 311

HANNU HONKA

FARTYGETS SKICK OCH EGENSKAPER. EN BEFRAKTNINGSRÄTTSLIG STUDIE



ÅBO AKADEMIS FÖRLAG – ÅBO ACADEMY PRESS

Fartygets skick och egenskaper är ett centralt rättsligt problemområde i dagens befraktningsförhållanden.

Författaren behandlar och belyser både nordisk och angloamerikansk rätt kring detta tema. Ett omfattande material, särskilt domstols- och skiljemannapraxis, beaktas. Författaren framför ett antal lösningsrekommendationer, vilka klarlägger många inom befraktningsbranschen oklara frågor.

I boken beaktas de i certepartier regelmässigt beskrivna egenskaperna, närmast fartygets klass, dräktighet, lastkapacitet, fart och bränsleförbrukning. Men även den rättsliga relevansen av uppgifter och uppfattningar om fartyget som inte ingår i certepartiet klarläggs. Ytterligare är sjövärdighetskravet föremål för en ingående behandling. De olika sanktionerna i anledning av fel i det befraktade fartyget genomgås. Härvid beaktas avvisande, avhjälpande, fraktnedsättning, hävning, skadestånd, innehållande av frakt samt avdrag från frakten.

Förutom att boken är ett vetenskapligt arbete, utgör den en nyttig och praktisk källa för nordiskt shippingfolk och nordiska jurister engagerade i sjörättsliga frågor.

Åbo Akademis förlag – Åbo Academy Press
Kaskisgatan 2 C 14, SF-20700 Åbo, Finland
Distribution: Tidningsbokhandeln, PB 33, SF-21601 Pargas